

**UPAYA POLRI DALAM PENCEGAHAN TINDAK PIDANA LALU
LINTAS OLEH PERUSAHAAN DAN PENGEMUDI BUS ANGKUTAN
UMUM**

(Studi Di Polisi Resort Sidoarjo)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat

Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan

Dalam Ilmu Hukum

Oleh :

I Dewa Nyoman Arthawan

Nim. 09101110169



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2013

LEMBAR PERSETUJUAN

**UPAYA POLRI DALAM PENCEGAHAN TINDAK PIDANA LALU
LINTAS OLEH PERUSAHAAN DAN PENGEMUDI BUS ANGKUTAN
UMUM**

(Studi Di Polisi Resort Sidoarjo)

Oleh:

I Dewa Nyoman Arthawan

NIM. 0910110169

Disetujui tanggal : 11 April 2013

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dr. Ismail Navianto , S.H.,M.H.

NIP. 19550212 198503 1 003

Milda Istiqomah, S.H.,MTCP

NIP. 19840118 200642 2 001

Mengetahui

Ketua Bagian

Hukum Pidana

Eni Harjati, SH., M.Hum.

NIP. 19590406 198601 2 001



LEMBAR PENGESAHAN

**UPAYA POLRI DALAM PENCEGAHAN TINDAK PIDANA LALU
LINTAS OLEH PERUSAHAAN DAN PENGEMUDI BUS ANGKUTAN
UMUM**

(Studi di Polisi Resort Sidoarjo)

Oleh :

I DEWA NYOMAN ARTHAWAN

NIM. 0910110169

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal:

Ketua Majelis Penguji

Anggota Penguji

Prof. Dr. I Nyoman Nurjaya, SH., MH.

Dr. Ismail Navianto, SH. MH.

NIP. 19540925 198003 1 002

NIP. 19550212 198503 1 003

Anggota Penguji

Anggota Penguji

Dr. Bambang Sudjito, SH. MH.

Milda Istiqomah, SH., MTCP

NIP. 19520605 198003 1 006

NIP. 19840118 200604 2 001

Ketua Bagian Hukum Pidana

Eni Harjati, SH., M.Hum.

NIP. 19590406 198601 2 001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum

Dr. Sihabudin, S.H., M.H

NIP. 19591216 198503 1 001

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji dan syukur senantiasa dipanjatkan atas kehadiran Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan karunia Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Upaya POLRI Dalam Pencegahan Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Perusahaan dan Pengemudi Bus Angkutan Umum (Studi di Polisi Resort Sidoarjo).”** Skripsi ini disusun dan diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana S1 ilmu hukum pada Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

Atas selesainya penulisan skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada Bapak Dr. Ismail Navianto, SH, MH selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Milda Istiqomah, SH, MTCP, selaku Dosen Pembimbing II yang penuh dengan kesabaran dan ketekunan untuk meluangkan waktu serta pemikirannya dalam membimbing penulisan skripsi ini.

Selain dari pada itu dengan selesainya penulisan skripsi ini juga tidak terlepas dari peranan dan dukungan berbagai pihak, baik langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada :

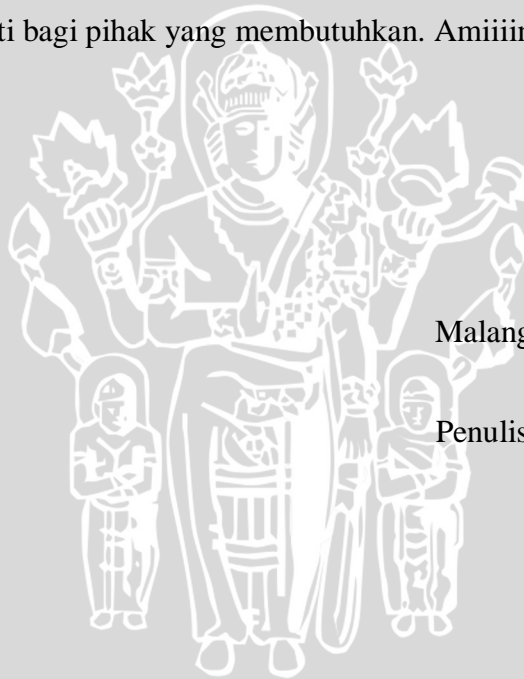
1. Bapak Dr. Sihabudin, SH, MH selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Ibu Dr. Lucky Endrawati, SH, M.Hum selaku KPS S-1 Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
3. Ibu Eny Haryati, SH, M.Hum selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

4. Bapak AKBP, Drs. Marjuki, SIK, MSi selaku Kapolres Polisi Resort Sidoarjo yang telah memberikan ijin untuk melakukan penelitian di Polres Sidoarjo.
5. Bapak AKP, M. Fahri Anggia Natua Siregar, SH, SIK, MH selaku Kasat Lantas yang telah memberikan ijin dan data yang dibutuhkan saat melakukan penelitian.
6. Bapak Iptu Ismadi, SH, MH selaku anggota unit dikyasa Polres Sidoarjo yang turut membantu memberikan data yang dibutuhkan saat melakukan penelitian.
7. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, yang telah memberikan ilmu serta pengetahuan bagi penulis.
8. Seluruh karyawan dan staff di lingkungan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, yang telah membantu selama kuliah.
9. Kedua Orang Tua Saya Bapak I Dewa Ketut Sukayadnya dan Ibu Tut Wuri Handayani yang telah turut memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan kuliah dan skripsi di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
10. Kakak I Dewa Putu Esa Pratama dan I Dewa Made Satria Putra yang telah memberikan suatu dorongan serta motivasi dalam menyelesaikan kuliah dan skripsi di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
11. Andrew, Astrid, Asti, Bayu, Bowo, Catur, Geger, Miracle, Tian, Tius yang turut memberikan masukan maupun semangat dalam pengerjaan skripsi ini dan sahabat-sahabat meja batu serta seluruh teman-teman angkatan tahun 2009 Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang atas kekompakan serta kerja samanya.

Kepada seluruh pihak yang penulis sebutkan diatas serta pihak-pihak lain yang belum penulis sebutkan di atas, disampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya semoga mendapatkan imbalan yang melimpah dari Allah SWT.

Dengan segala keterbatasan dan kemampuan yang ada, maka akhirnya penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini tidak mungkin lepas dari kekurangan-kekurangan dan kelemahan, baik secara teknis penulisan, materi serta bahasa yang dipergunakan

Akhir kata semoga skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan. Amiiin



Malang. April 2013

Penulis

I Dewa Nyoman Arthawan

DAFTAR ISI

	Halaman
Lembar Persetujuan	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	iv
Daftar Tabel	v
Abstraksi	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penulisan	7
D. Manfaat Penulisan	7
E. Sistematika Penulisan	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Kajian Umum POLRI Dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	11
1. Tugas, Fungsi, dan Wewenang POLRI	11
2. Peranan POLRI Dalam Lalu Lintas Angkutan Jalan	16
B. Kajian Umum Tentang Tindak Pidana dan Unsur Tindak Pidana	17
1. Tindak Pidana	17
2. Unsur Tindak Pidana	19
C. Kajian Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas	22
D. Kajian Umum Tentang Teori Pencegahan	24
E. Kajian Umum Tentang Teori Pertanggungjawaban.....	25

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	30
B. Lokasi Penelitian	30
C. Jenis Data dan Sumber Data	31
D. Populasi dan Sample.....	32
E. Metode Pengumpulan Data	33
F. Teknik Analisa Data	34
G. Definisi Operasional Variabel.....	35

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	36
B. Visi Misi Polres Sidoarjo.....	40
C. Realita Angka Kecelakaan	42
D. Realita Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Bus Angkutan Umum.....	47
E. Kendala Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Bus Angkutan Umum.....	50
F. Upaya Polisi Dalam Mencegah Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Bus Angkutan Umum.....	55

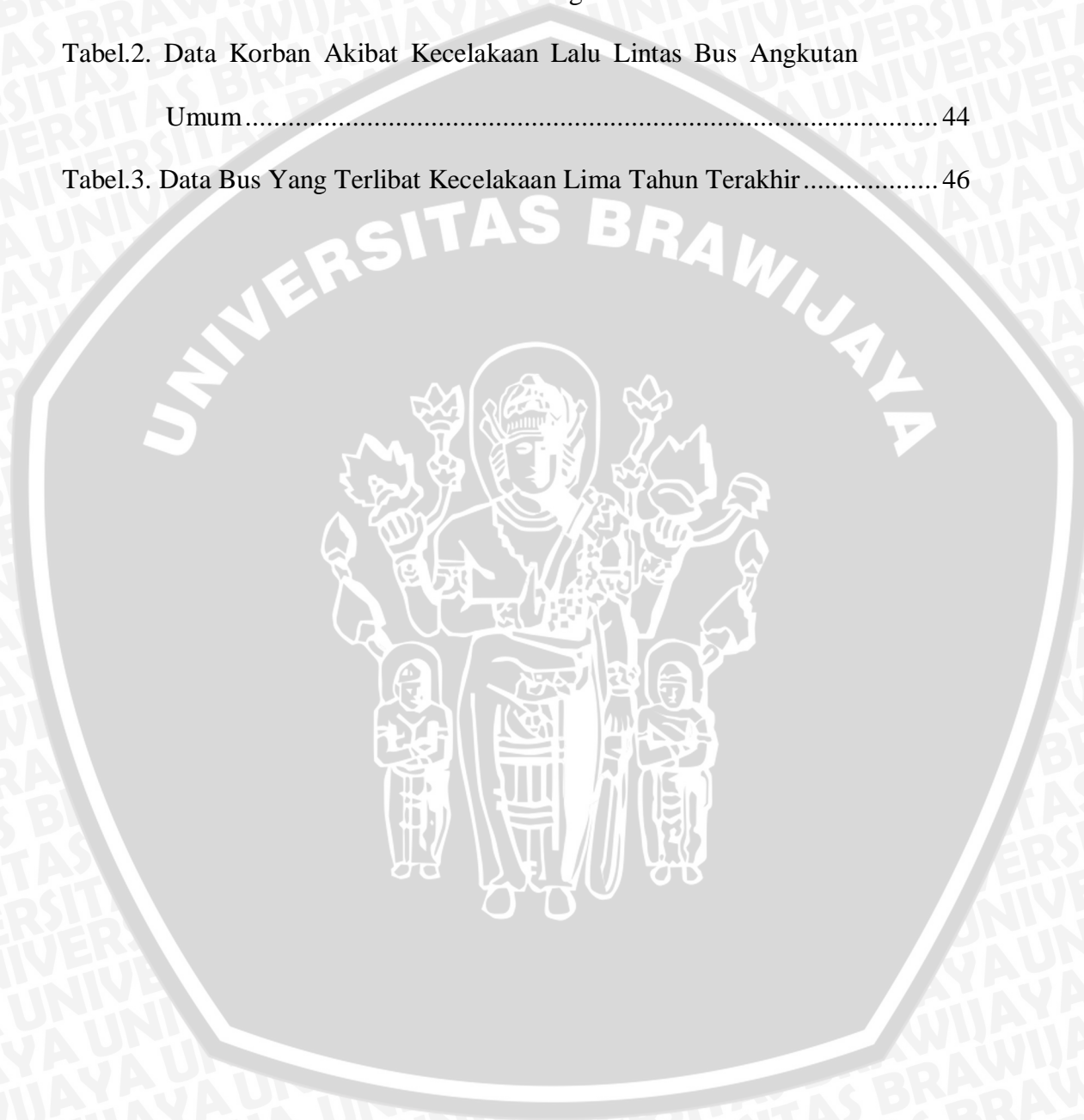
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	67
B. Saran	69

Daftar Pustaka

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel.1. Data Kecelakaan Lalu Lintas Bus Angkutan Umum	43
Tabel.2. Data Korban Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Bus Angkutan Umum.....	44
Tabel.3. Data Bus Yang Terlibat Kecelakaan Lima Tahun Terakhir	46



RINGKASAN

I Dewa Nyoman Arthawan, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, April 2013, *Upaya Polri Dalam Pencegahan Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Bus Angkutan Umum*, Dr Ismail Navianto, SH, MH ; Milda Istiqomah, SH. MTCP.

Skripsi ini membahas tentang Upaya Polri dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Bus Angkutan Umum. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh seringnya angkutan Bus mengalami kecelakaan dan melanggar lalu lintas yang ada. 60% kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh *Human Error* seperti mengantuknya supir, kurangnya pengecekan terhadap bus oleh perusahaan otobis. Permasalahan yang diangkat adalah (1). Bagaimana realita polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum? (2) Apa kendala polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum? (3). Apa upaya yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum ?

Metode pendekatan yang digunakan untuk memahami, mempermudah sekaligus memperlancar penelitian ini adalah metode *Yuridis Sosiologis*. Metode pendekatan yuridis digunakan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukum dan sistematikanya. Sedangkan pendekatan sosiologis digunakan untuk mengkaji suatu permasalahan di dalam masyarakat atau lingkungan masyarakat dengan maksud dan tujuan untuk mendapatkan fakta, yang dilanjutkan dengan menemukan masalah, yang selanjutnya pada pengidentifikasian masalah dan untuk mencari penyelesaian masalah

Hasil dari penelitian ini adalah dalam realitanya polisi dalam melakukan pencegahan tindak pidana lalu lintas telah mengacu pada undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dimana polisi mengkaji beberapa masalah yang ada kemudian membuat suatu program dan segera melaksanakan program tersebut. Dalam pelaksanaan program tersebut polisi sidoarjo mengalami kendala, kendala ini bersifat internal dan eksternal. Kendala internal ini meliputi kurangnya sosialisasi kepada masyarakat, terbatasnya anggaran dan masalah prasarana. Terkait dengan masalah eksternal meliputi, kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain terkait dengan lalu lintas, rendahnya tingkat kesadaran hukum pengemudi bus, dan juga tidak patuhnya perusahaan otobus. Upaya yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas dapat berupa upaya preventif dan upaya represif. Upaya

preventif berupa, melakukan pembinaan dan pendidikan pada masyarakat, Melakukan sosialisasi di garasi atau kantor perusahaan otobus, membuat dan menjalankan program-program yang berfungsi mengajak masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas termasuk bagi awak bus angkutan umum, mengumpulkan dan melakukan pelatihan bagi pengemudi bus, dan yang terakhir adalah penandatanganan fakta integritas dan *MOU* keselamatan awak bus dan penumpang bus angkutan umum dengan melibatkan instansi yang terkait. Usaha represif berupa menjerat pelaku tindak pidana lalu lintas dengan pasal di dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya, pasal 359 dan 360 KUHP, serta pasal 300, 302, 314 UU No 22 Tahun 2009.

Saran dari penelitian ini adalah bagi Kepolisian Resor Kabupaten Sidoarjo, agar anggota Satuan Lalu Lintas Polres Sidoarjo segera melakukan tindakan-tindakan untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan kesempatan seseorang untuk melakukan tindakan pidana lalu lintas. Dalam kegiatan pengawasan pihak Satuan Lalu Lintas diharapkan segera memenuhi kurangnya sarana dan prasarana agar kinerja polisi dalam programnya bisa mendapatkan hasil yang memuaskan. Selain itu juga, diharapkan tetap melakukan pembaharuan program-program guna mendukung kinerjanya. Bagi Pemerintah, diharapkan juga dapat membantu upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian melalui instansi-instansi yang berkaitan. Khususnya instansi Dinas Perhubungan yang kaitannya dengan lalu lintas maupun bus angkutan umum sangat erat. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat menaati aturan-aturan lalu lintas yang berlaku demi terciptanya lalu lintas yang aman dan nyaman, dikarenakan tanpa peran serta masyarakat untuk mau menaati hukum yang berlaku semuanya akan menjadi sia-sia.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kompleksitas kehidupan manusia sehari – hari, tidak terlepas dari yang namanya alat transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan kesatuan serta mempengaruhi aspek kehidupan bangsa dan negara.¹ Semakin bertambahnya penduduk dan semakin berkembangnya ekonomi di negara-negara berkembang seperti Indonesia menuntut masyarakat untuk mempunyai mobilitas yang tinggi agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Untuk dapat bermobilitas yang tinggi masyarakat tentunya memerlukan alat atau sarana transportasi, selain itu saat ini alat transportasi yang banyak dipakai oleh masyarakat adalah transportasi darat, yaitu alat transportasi pribadi maupun transportasi umum. Dalam UUD 1945 pasal 34 ayat 3 menyebutkan bahwa “Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak”. Dari pasal tersebut dapat diartikan bahwa pemerintah merupakan pihak yang dituntut menyediakan fasilitas transportasi yang layak bagi warga negaranya.

Ditengah berkembangnya transportasi darat di jalan raya, masyarakat berhak memilih menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan angkutan umum sebagai alat transportasi dalam kegiatan sehari-harinya. Saat ini kita tahu bahwa fakta yang ada di masyarakat, banyak yang memilih menggunakan

¹ Rahayu, Hartini, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, citra mentari, Malang, 2012, hal 53

kendaraan pribadi dalam kegiatan sehari – harinya, walaupun begitu kita juga dapat menemui bahwa kendaraan angkutan umum juga banyak diminati oleh sekelompok orang sebagai alat transportasi di kegiatan sehari-harinya khususnya masyarakat yang tempat kerja atau tempat menuntut ilmunya berada di lain kota dari tempat tinggalnya.

Meningkatnya volume kendaraan pribadi khususnya jenis sepeda motor di jalan raya dan tidak disertai penambahan akses jalan raya yang memadai untuk menampung banyaknya kendaraan pada saat ini memberikan dampak negatif bagi semua para pengguna jalan, kemacetan dan angka kecelakaan yang tinggi merupakan bukti dampak negatif banyaknya kendaraan yang berlalu lalang di jalan raya terutama pada waktu masyarakat memulai dan melakukan aktifitasnya. Fungsi lalu lintas dapat disamakan dengan fungsi peredaran darah dalam tubuh manusia. Demikian pula halnya dengan lalu lintas. Keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang tidak aman dan tidak lancar serta tidak tertib dan efisien akan membawa berbagai kesulitan bagi masyarakat.² Mengatur masalah lalu lintas bukanlah hal yang mudah, karena didalamnya terdapat beberapa faktor yang turut menentukan dan harus diperhatikan faktor-faktor tersebut yaitu :

1. Faktor manusia.
2. Faktor jalan.
3. Faktor kendaraan bermotor.
4. Faktor alam lingkungan.³

² H.S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu lintas*, Bandung, 1976, hal 1.

³ *Ibid*, hal 4.

Untuk mengatasi hal tersebut, dari pihak pemerintah menyarankan masyarakat untuk menggunakan kendaraan angkutan massal yaitu angkutan umum yang telah tersedia. Hal tersebut di anggap mampu mengurangi kemacetan maupun angka kecelakaan yang terjadi begitu pesat dalam waktu dekat ini, dengan berpindahnya pilihan masyarakat yang cenderung menggunakan kendaraan pribadi ke angkutan umum dalam menunjang kegiatan sehari-harinya maka menuntut pemerintah untuk benar-benar menyediakan angkutan masal bagi seluruh elemen masyarakat sebagai kebutuhan dengan baik.

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan umum yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan umum dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.⁴ Dalam pelaksanaan penyediaan angkutan umum, pemerintah tidak serta merta dapat menyediakan secara mandiri. Maka dalam hal ini pemerintah dibantu oleh pihak swasta bekerja sama menyediakan armada transportasi umum, contohnya dengan adanya keberadaan perusahaan otobus yang menyediakan beberapa armada untuk angkutan umum. Hal ini bisa kita lihat keberadaanya seperti contohnya di terminal bus antar kota purabaya tepatnya berada di kabupaten Sidoarjo Jawa Timur, selain DAMRI yang berstatus milik pemerintah, juga terdapat bis-bis lain milik swasta seperti contohnya PO Pahala Kencana, PO Gunung Harta, PO Restu, PO Ekamira, PO Harapan Jaya, PO Sumber Selamat, dan masih banyak lainnya yang setiap saat melayani masyarakat.

⁴ Rahayu, Hartini, *op.cit*, hal 53

Saat ini jumlah PO yang beroperasi di wilayah Jawa Timur terdapat 72 perusahaan,⁵ dalam hal ini keberadaan pihak swasta dalam penyelenggaraan armada angkutan umum dapat membantu pemerintah dalam penyediaan armada sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Selain itu tentu juga terdapat sisi negatifnya dari peran serta pihak swasta, karena kita juga mengetahui bahwa pihak swasta lebih berorientasi pada keuntungan yang cenderung mengenyampingkan persyaratan teknis dan laik jalan serta prosedur keselamatan bagi penumpang sehingga dalam kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum banyak memakan korban jiwa, belum lagi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi bis yang juga bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan. Tingginya frekuensi kecelakaan di Indonesia, dipengaruhi oleh tiga unsur yang mencakup keselamatan. Pertama, kualitas menjaga kendaraan atau mesin yang kurang dikontrol dengan baik. Kedua, sekitar 60-70% faktor human error. Dan yang ketiga kualitas jalan, misalnya jalan berlubang, menurun tajam, atau berbelok-belok.⁶

Adapun contoh kasus kecelakaan yang melibatkan angkutan umum yang telah terjadi belum lama ini, Kecelakaan antara Bus Harapan Jaya dengan truk di Jalan Raya Trosobo, Krian, Sidoarjo, Selasa (7/8/2012) dinihari, mengakibatkan 8 orang tewas dan 42 lainnya mengalami luka-luka. Kecelakaan yang terjadi Selasa dinihari itu berawal saat Bus Harapan Jaya bernopol AG 7850 UR, melaju kencang dari arah Mojokerto menuju Surabaya. Saat sampai di Jalan Raya Trosobo, ada sebuah motor terjatuh satu

⁵ Didapatkan melalui studi dokumentasi di Satlantas Polres Sidoarjo pada tanggal 21 Januari 2013

⁶ Rudi, *Pakar Transportasi Kritis Kinerja Dllaj*

<http://www.gawatmesin.com/2012/09/17/gawat-mesin-tak-layak-tapi-lolos-uji-kir-jadi-penyebab-kecelakaan-4444-lensaINDONESIA.htm>, diakses pada tanggal 17 September 2012

arah dengan bus. Karena jaraknya sangat dekat, bus ini membanting kanan dengan mengerem. Akibatnya, bus ini terguling dan menabrak sebuah motor Honda Supra Fit hitam bernopol L 3149 QY. Tak hanya itu, bus yang terguling itu ditabrak truk bernopol W 8286 UD bermuatan batu bara. Akibat tabrakan ini, bus jungkir balik.⁷ Kepala bidang Polda Jatim Kombes Hilman Thayib menyatakan, kecelakaan antara bus harapan jaya dengan kendaraan lain yang menewaskan delapan orang di Sidoarjo, Jawa Timur, Selasa (7/8/2012) dini hari, merupakan akibat dari kondisi kampas rem bus tipis. “Kecepatan bus hanya 60 kilometer per jam, tapi karena kampas rem yang tipis, maka daya cengkeram tromol kurang pakem, sehingga terjadilah kecelakaan itu.” ujarnya. Selain ada bekas rem yang lemah di Jl Raya Trosobo KM 21.300, pengemudi juga terlihat lelah dan mengantuk setelah menempuh perjalanan selama enam jam, jalanan bergelombang dan penerangan jalan yang kurang (gelap) juga menjadi pemicu.⁸

Dari kasus yang ada diatas menunjukkan bahwa masih banyak pelanggaran yang dilakukan oleh para perusahaan otobis dalam hal persyaratan teknis laik jalan maupun kesalahan yang dilakukan pengemudi kendaraan umum seperti penggunaan lajur yang salah saat akan mendahului kendaraan didepannya sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Dari pelanggaran tersebut terlihat bahwa kondisi sarana transportasi umum belum terawasi dengan baik serta tidak taatnya pengemudi terhadap peraturan lalu

⁷ Moch Andriansyah, *Sebelum Kecelakaan, Bus Maut Salip Kontainer Dari Kiri* [http://Sebelum kecelakaan, bus maut salip kontainer dari kiri/merdeka.com.htm](http://Sebelum%20kecelakaan,%20bus%20maut%20salip%20kontainer%20dari%20kiri/merdeka.com.htm), diakses pada tanggal 17 September 2012

⁸ Ratna Nuraini, *Rem Tipis Jadi Penyebab Kecelakaan Bus Di Trosobo* [http://Rem Tipis jadi Penyebab Kecelakaan Bus di Trosobo /Nasional Beritasatu.com.htm](http://Rem%20tipis%20jadi%20penyebab%20kecelakaan%20bus%20di%20trosobo/NasionalBeritasatu.com.htm), diakses pada tanggal 17 September 2012

lintas yang ada, walaupun selama ini pihak POLRI sebagai pihak yang mewakili pemerintah dalam berupaya mencegah kecelakaan, contohnya polisi membuat suatu program dengan membentuk suatu tim yang bertugas dalam standart operasional pelayanan dalam semua bidang lalu lintas dengan memberikan tugas dan tanggung jawab kepada anggota polisi lalu lintas yang terlibat dalam program yang dibuat dan hal tersebut sudah dilakukan pada tahun 2011 oleh pihak kepolisian. Namun hal tersebut dirasa kurang sehingga diperlukan upaya yang berkelanjutan dari pemerintah tepatnya pihak kepolisian melalui polisi satuan lalu lintasnya.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 203 disebutkan bahwa “Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, maka disini pemerintah melalui lembaga pengawasan di bidang transportasi dan lalu lintas berkewajiban untuk lebih ketat dalam mengawasi bus angkutan umum yang beroperasi setiap saat dalam melayani masyarakat.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana realita polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum ?
2. Apa kendala polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum ?

3. Apa upaya yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penyusunan atau penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa realita yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa kendala polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum.
3. Untuk mengetahui dan menganalisa upaya yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan harapan akan dapat memberikan manfaat, baik manfaat teoritis maupun manfaat praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Dapat memberikan jawaban terhadap permasalahan yang sedang diteliti dalam hal ini mengenai upaya polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum baik dalam kota maupun antar kota, serta bentuk pengawasan terhadap

kendaraan angkutan umum yang beroperasi baik milik BUMN ataupun swasta yang dilakukan pihak kepolisian.

- b. Untuk lebih mengembangkan penalaran, membentuk pola pikir dinamis, sekaligus untuk mengetahui kemampuan peneliti dalam menerapkan ilmu yang diperoleh.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Sebagai referensi dalam membuat kebijakan terhadap penindakan tindakan pidana yang dilakukan oleh bis angkutan umum baik dalam kota maupun antar kota.

b. Bagi Aparat Penegak Hukum

Sebagai referensi dan rujukan serta bahan bacaan dalam menangani permasalahan hukum, khususnya yang terkait dengan penindakan tindak pidana oleh bis angkutan umum.

c. Bagi Masyarakat

Sebagai tambahan wacana, informasi dan referensi terkait dengan tindakan atau upaya kepolisian dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh bis angkutan umum, sehingga masyarakat bisa ikut berperan serta dalam terciptanya keamanan dan keselamatan bagi pengguna atau penumpang bis angkutan umum.

d. Bagi Mahasiswa

Sebagai referensi dan rujukan serta bahan bacaan bagi mahasiswa pada umumnya, khususnya bagi mahasiswa jurusan ilmu hukum .

E. Sistematika Penulisan

Sebelum dilanjutkan dalam pembahasan yang lebih luas mengenai masalah yang akan diteliti maka perlu diuraikan terlebih dahulu isi penelitian secara ringkas agar diketahui garis besar isi yang terkandung di dalamnya yang terdiri dari :

1. BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisikan latar belakang pengambilan tema oleh penulis, rumusan masalah yang menjadi pokok kajian pembahasan, tujuan dan manfaat dari penulisan yang dilakukan, serta sistematika penulisan penelitian ini.

2. BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Menguraikan secara runtut mengenai penjelasan tentang hal-hal yang berkaitan dengan judul yaitu menguraikan tentang tindak pidana, pengertian tentang unsur tindak pidana, pengertian tindak pidana lalu lintas, teori pencegahan, dan pengertian POLRI dalam lingkup lalu lintas dan angkutan jalan.

3. BAB III : METODE PENELITIAN

Berisi tentang metode pendekatan, gambaran umum lokasi penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi sample, responden dan analisa data, definisi operasional.

4. BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang analisa hasil temuan tentang permasalahan yang menjadi kajian dalam penulisan ini. Sesuai dengan perumusan masalah Pertama, mengetahui realita polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum yang sudah dilakukan selama ini. Kedua, mengetahui kendala yang dialami polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum. Ketiga, mengetahui upaya yang dilakukan polisi atas kendala yang dialami dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh perusahaan dan pengemudi bus angkutan umum.

5. BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan dari pembahasan yang telah dilakukan berdasarkan permasalahan yang menjadi fokus kajian, serta saran sebagai sumbangan pemikiran.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum POLRI Dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Tugas, Fungsi, dan Wewenang POLRI

Peran Kepolisian Republik Indonesia sebagai pengayom, yang memberikan bimbingan, pelayanan, dan perlindungan kepada masyarakat untuk tegaknya peraturan perundang-undangan dan untuk mewujudkan masyarakat yang tertib serta aman. Berkaitan dengan hal itu maka tugas dari Polri sebagai penegak hukum merupakan suatu perbuatan yang harus dilaksanakan sesuai dengan yang diatur dalam undang-undang juga sesuai dengan fungsi jabatan dan fungsi pokoknya.

Kepolisian adalah segala sesuatu hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.⁹

Polri mempunyai tugas sebagai alat penegak hukum, hal ini diatur dalam pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah :

- a) Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b) Menegakkan hukum, dan
- c) Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia pasal 1 angka 1.

Pasal 14 UU no 2 tahun 2002 yaitu :

Ayat (1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas :

- a) Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan
- b) Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan
- c) Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan
- d) Turut serta dalam pembinaan hukum nasional
- e) Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum
- f) Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa
- g) Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya
- h) Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian
- i) Melindungi keselamatan jiwa, raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana

termasuk memberi bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia

- j) Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang
- k) Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingan dalam lingkup tugas kepolisian
- l) Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Ayat (2) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf f diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 15 UU no 2 tahun 2002 yaitu : (1) Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan 14 Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum berwenang:

- a) menerima laporan dan/atau pengaduan;
- b) membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
- c) mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
- d) mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
- e) mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;
- f) melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
- g) melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;

- h) mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
- i) mencari keterangan dan barang bukti;
- j) menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional;
- k) mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
- l) memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
- m) menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.

Ayat (2) Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang :

- a) memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya;
- b) menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
- c) memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
- d) menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;
- e) memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak, dan senjata tajam;
- f) memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan;
- g) memberikan petunjuk, mendidik, dan melatih aparat kepolisian khusus dan petugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;
- h) melakukan kerja sama dengan kepolisian negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;

- i) melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
- j) mewakili pemerintah Republik Indonesia dalam organisasi kepolisian internasional;
- k) melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian.

Ayat (3) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 huruf a dan d diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 16 ayat 1 Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 13 dan 14 di bidang proses pidana, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk :

- a) Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan
- b) Melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan
- c) Membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan
- d) Menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri
- e) Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat
- f) Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi
- g) Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara

- h) Mengadakan penghentian penyidikan
 - i) Menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum
 - j) Mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang ditempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana
 - k) Memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum
 - l) Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab
- Ayat (2) Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf l adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut :
- a) tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
 - b) selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
 - c) harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
 - d) pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; dan
 - e) menghormati hak asasi manusia.

2. Peran POLRI Dalam Lalu Lintas Angkutan Jalan

Adapun peran kepolisian lalu lintas secara umum antara lain adalah:

1. Melaksanakan fungsi lalu lintas

2. Bertugas menyelesaikan kewajiban
3. Menyelenggarakan segala usaha kegiatan dan pekerjaan mengenai pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, dikmas lintas, penegakan hukum terkendali dalam menekan jumlah angka kejadian kecelakaan lalu lintas serta menanamkan disiplin bagi pengguna jalan.

B. Kajian Umum Tentang Tindak Pidana dan Unsur Tindak Pidana

1. Tindak Pidana

Pembentukan Undang-Undang kita telah menggunakan perkataan *strafbaar feit* untuk menyebutkan apa yang kita kenal sebagai tindak pidana didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya dimaksud dengan isitilah *strafbaar feit* tersebut.

Terjemahan dari kata *feit* yang merupakan istilah Belanda didalam bahasa Indonesia berarti sebagian dari suatu kenyataan, sedangkan istilah *strafbaar* berarti dapat dihukum, sehingga secara harfiah istilah *strafbaar feit* adalah sebagian dari suatu kenyataan kelak akan kita ketahui bahwa yang dapat dihukum tersebut sebenarnya adalah manusia sebagai pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan atau tindakan. Istilah delik atau *het strafbaar feit* dalam ilmu hokum memiliki banyak pengertian maupun terjemahan-terjemahan yang bermakna serupa. Terjemahan atau tafsiran tersebut diantaranya ada yang menyebutkan delik sebagai perbuatan yang dapat atau boleh dihukum, peristiwa pidana, perbuatan pidana dan tindak

pidana.¹⁰ Perbedaan-perbedaan istilah seperti ini hanya menyangkut terminology bahasa yang ada serta untuk menunjukkan tindakan hukum apa saja yang terkandung didalamnya.¹¹ Suatu peristiwa hukum dapat dinyatakan sebagai peristiwa pidana kalau memenuhi unsure-unsur pidananya.

Tindak pidana atau delik menurut wujud dan sifatnya adalah perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan-perbuatan ini merugikan masyarakat, dalam arti bertentangan dengan atau menghambat terlaksananya tata pergaulan dalam masyarakat yang dianggap baik atau adil. Perbuatan yang anti social dapat juga dikatakan sebagai suatu tindak pidana. Beberapa pendapat lainnya yang dikemukakan oleh para sarjana mengenai istilah *strafbaar feit* antara lain Moeljatno yang memakai istilah “perbuatan pidana” untuk menggambarkan isi pengertian *strafbaar feit* dan beliau mendefinisikan sebagai suatu perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar aturan tersebut.¹² Berdasarkan definisi tersebut, Moeljatno menjabarkan unsure-unsur tindak pidana sebagai berikut :

- a. Perbuatan.
- b. Yang dilarang (oleh aturan hukum).
- c. Ancaman pidana (bagi yang melanggar).

¹⁰ SR Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Stora Grafika, 2002, hal 60.

¹¹ Ruslan Saleh, *Perbuatan dan Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta, Aksara Baru, 1983, hal 20

¹² Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta, 1993, hal. 54.

Straafbaar feit atau perbuatan pidana atau juga peristiwa pidana tersebut adalah suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia, yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya, terhadap perbuatan mana diadakan tindakan penghukuman, kemudian beliau memberikan definisi bahwa untuk memenuhi syarat telah terjadinya suatu perbuatan tindak pidana tersebut yaitu :¹³

- a. Harus ada suatu perbuatan manusia.
- b. Perbuatan harus sesuai dengan apa yang dilukiskan dalam ketentuan hukum.
- c. Harus terbukti adanya dosa pada orang yang berbuat yaitu bahwa orang tersebut harus dapat dipertanggung jawabkan.
- d. Perbuatan tersebut harus berlawanan dengan hukum.
- e. Terhadap perbuatan tersebut harus tersedia adanya ancaman hukumnya didalam undang-undang.

2. Unsur Tindak Pidana

Kajian mengenai unsur-unsur tindak pidana dapat dilihat dari dua sudut pandang, yaitu kajian unsur-unsur tindak pidana menurut beberapa ahli dan kajian unsur-unsur tindak pidana menurut rumusan dalam undang-undang.

¹³Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Jakarta, Rajawali Press, 2002, hal.73.

A. Unsur-unsur Tindak Pidana Menurut Pendapat Ahli

Dalam bukunya, Masruchin Rubai menjelaskan bahwa:

Dalam mengkaji unsur-unsur tindak pidana dikenal ada dua aliran, yaitu aliran monistis dan aliran dualistis.

Aliran monistis memandang semua syarat untuk menjatuhkan tindak pidana sebagai unsur tindak pidana. Aliran ini tidak memisahkan unsur yang melekat pada perbuatannya (*criminal act*) dengan unsur yang melekat pada orang yang melakukan tindak pidana (*criminal responsibility* atau *criminal liability* = pertanggung jawaban dan hukum pidana). Sarjana-sarjana yang termasuk dalam aliran ini antara lain; Simon, Hamel, E.Megzer, Karni.

Simon mengemukakan unsur-unsur tindak pidana, yaitu:

Perbuatan manusia (positif atau negatif), diancam dengan pidana, melawan hukum, dilakukan dengan kesalahan, oleh orang yang mampu bertanggung jawab.

E.Megzer mengemukakan unsur-unsur tindak pidana, yaitu:

Perbuatan dalam arti yang luas dari manusia, sifat melawan hukum, dapat dipertanggung jawabkan kepada seseorang, diancam pidana.

Aliran dualistis memisahkan antara *criminal act* dengan *criminal responsibility*, yang menjadi unsur tindak pidana menurut aliran ini hanyalah unsur-unsur yang melekat pada *criminal act*. Sarjana-sarjana yang termasuk dalam aliran ini antara lain: W.P.J.Pompe, Moeljatno.

W.P.J.Pompe mengemukakan unsur-unsur tindak pidana, yaitu:¹⁴

1. Perbuatan
2. Diancam pidana dalam ketentuan undang-undang.

Sedangkan Prof.Moeljatno, mengemukakan unsur-unsur tindak pidana, yaitu :¹⁵

1. perbuatan;
2. yang dilarang (oleh aturan hukum);
3. ancaman pidana (bagi yang melanggar larangan).

B. Unsur-Unsur Tindak Pidana Dalam Rumusan Undang-Undang

Hazewinkel Suringa, mengemukakan bahwa tindak pidana terdiri dari 6 (enam) unsur, yaitu :¹⁶

1. Unsur tingkah laku manusia;
2. Unsur melawan hukum;
3. Unsur kesahalahan;
4. Unsur akibat konstitutif;
5. Unsur syarat tambahan;
6. Unsur keadaan yang menyertai.

¹⁴ Masruchin Ruba'i, *Asas-Asas Hukum Pidana*, UM PRESS, Malang, 2001, hal 22-23.

¹⁵ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2008., hal 79.

¹⁶ Masruchin Ruba'i, *Op.cit*, hal 23-24.

Sedangkan dalam bukunya, Adami Chazawi menjabarkan unsur-unsur tindak pidana yang terdapat dalam rumusan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Adanya 11 unsur tindak pidana, yaitu:

- a. Unsur tingkah laku;
- b. Unsur melawan hukum;
- c. Unsur kesalahan;
- d. Unsur akibat konstitutif;
- e. Unsur keadaan yang menyertai;
- f. Unsur syarat tambahan untuk dapatnya dituntut pidana;
- g. Unsur syarat tambahan untuk memperberat pidana;
- h. Unsur syarat tambahan untuk dapatnya dipidana;
- i. Unsur objek hukum tindak pidana;
- j. Unsur kualitas subjek hukum tindak pidana;
- k. Unsur syarat tambahan untuk memperingan pidana.¹⁷

3. Kajian Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas terdiri dari dua kata majemuk yaitu tindak pidana dan lalu lintas. Sifat hubungan antara dua kata majemuk itu berarti kata “lalu lintas” membatasi kata “tindak pidana” yang mengandung pengertian tindak pidana yang berhubungan dengan lalu lintas. Tindak pidana didefinisikan sebagai “perbuatan pidana secara singkat sebagai

¹⁷ Adami Chazawi, *Op.Cit*, hal 82.

perbuatan yang dilarang undang-undang dan adanya ancaman pidana bagi siapa yang melanggarnya”.¹⁸ Sedangkan dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, kata lalu lintas berarti gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu pelanggaran terhadap perundang-undangan tentang lalu lintas, dari pelanggaran tersebut salah satunya dapat berupa kecelakaan lalu lintas yang sifatnya dapat merugikan orang lain maupun diri sendiri.¹⁹

Menurut Soerjono Soekamto, “suatu kecelakaan lalu lintas mungkin terjadi dimana terlibat kendaraan bermotor di jalan umum. Didalamnya terlibat manusia dan benda serta bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera, kerusakan atau kerugian, disamping itu kecelakaan lalu lintas mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.”²⁰

Tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan dan pelanggaran.²¹ Kedua istilah tersebut dalam hakekatnya tidak ada perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum.

Pembagian tindak pidana tersebut dilakukan karena menurut Memorie Van Toelichting bahwa pembagian tindak pidana dalam kejahatan dan pelanggaran itu berdasarkan perbedaan apa yang disebut delik hukum dan apa yang disebut delik hukum undang-undang.²² Perbedaan kedua istilah

¹⁸ Moelyatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Liberty, Yogyakarta, 2000, hlm. 54

¹⁹ Soerjono Soekamto, *Polisi dan Lalu Lintas*, (Analisa Menurut Sosiologi Hukum) Mandar Maju, 1986, hlm.20

²⁰ Ibid, hlm.21

²¹ Samidjo, *Ringkasan dan Tanya Jawab Hukum Pidana*, Bandung, CV.Armico, 1985, hlm.86

²² Ibid, hlm.87

tersebut mempunyai perbedaan ciri-ciri atau sifat. Suatu perbuatan merupakan suatu delik delik hukum apabila perbuatan tersebut bertentangan dengan asas-asas hukum yang ada dalam kesadaran hukum dari masyarakat, terlepas dari pada hal itu apakah asas-asas tersebut dicantumkan atau tidak dalam undang-undang.

4. Kajian Umum Tentang Teori Pencegahan

Teori relative atau tujuan (doeltheorien). Teori ini mencari dasar hukum pidana dalam menyelenggarakan tertib masyarakat dan akibatnya yaitu tujuan untuk preventif terjadinya kejahatan. Wujud pidana ini berbeda-beda: menakutkan, memperbaiki, atau membinasakan. Teori ini diajukan oleh von Feuerbach dalam bukunya *Lehrbuch des peinlichen Rechts* (1801) yang disebut teori paksaan psikologis, ancaman pidana bekerja sebagai ancaman psikologis. Ancaman itu akan menakutkan orang untuk melakukan delik. Teori Feuerbach tentang paksaan psikologis ini, yang menjadi dasar penamaan teorinya tersebut, menghendaki penjeraan, tidak melalui pengenaan pidana (yang merupakan akibat dari tujuan pidana), namun melalui ancaman pidana di dalam perundang-undangan yang sebab itu pula harus mencantumkan secara tegas kejahatan dan pidana (yang diancamkan terhadapnya). Berkenaan dengan ini perlu kita ingat teori yang dikembangkan Von Feuerbach : *nullum delictum, nulla poena sine praevia legi poenali*.²³ Jika ancaman pidana tidak berhasil

²³ Jan Remmelink, *Hukum Pidana – Komentar atas Pasal-pasal terpenting dari Kitab Undang-undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, 2003. Hal 605

mencegah terjadinya kejahatan, maka pidana harus dijatuhkan. Von Feuerbach membenarkan penjatuhan pidana ini dengan argumen bahwa sebelumnya telah diberi peringatan dan jika pidana tidak dijatuhkan, maka ancaman pidana tersebut akan kehilangan kekuatannya.²⁴ Bahkan juga ajaran ini sudah dikembangkan di zaman kuno. Seneca, dengan merujuk pada ajaran filsuf Yunani, Plato, menyatakan : “nemo prudens punit, quia peccatum, sed ne peccetur” (seorang bijak tidak menghukum karena dilakukan dosa, melainkan agar tidak lagi terjadi dosa). Upaya mencegah kejahatan selama berabad-abad dilakukan dengan membuat takut. Ini satu alasan mengapa hukum pidana kuno kemudian mengembangkan sanksi pidana yang begitu kejam dan juga pelaksanaannya harus dilakukan di muka umum, yakni dengan maksud melalui satu contoh memberikan peringatan pada masyarakat luas.²⁵

5. Kajian Umum Teori Pertanggungjawaban Pidana

a. Tanggung jawab mutlak (*Strict Liability*)

Menurut doktrin ini, seseorang dapat dipertanggungjawabkan untuk tindak pidana tertentu walaupun pada diri orang itu tidak ada kesalahan (*mens rea*) atau secara singkat dapat diartikan sebagai pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*). Hal ini berarti bahwa si pembuat sudah dapat dipidana, jika ia telah melakukan

²⁴ *Ibid*

²⁵ *Ibid*

perbuatan sebagaimana yang dirumuskan dalam undang-undang tanpa melihat bagaimana sikap batinnya.²⁶

Ketentuan mengenai doktrin ini juga dikenal dalam hukum pidana menurut LB. Curson. Menurutnya penggunaan doktrin ini sangat perlu dalam menerapkan hukum pidana yang didasarkan pada alasan-alasan sbagai berikut :²⁷

- a. Sangat esensial untuk menjamin terpenuhinya peraturan penting tertentu yang diperlukan untuk kesejahteraan sosial.
- b. Pembuktian adanya *mens rea* akan menjadi sangat sulit untuk pelanggaran yang berhubungan dengan kesejahteraan sosial.
- c. Tingginya tingkat bahaya sosial yang ditimbulkan oleh perbuatan yang bersangkutan.

Secara teoritis, doktrin ini telah diperkenalkan dan diketahui sejak pertengahan abad ke-19. Doktrin ini diartikan sebagai kewajiban mutlak dengan cirri utama tidak perlu adanya pembuktian (kesalahan) lebih jauh. Di Indonesia sendiri, pengetahuan mengenai asas *strict liability* tidak hanya sebatas dikalangan teoritis atau ilmu pengetahuan hukum pidana, sebab asas *strict liability* sesungguhnya telah diterapkan sejak lama dalam penegakan hukum, terutama dalam penegakan hukum lalu lintas dalam hal

²⁶ Barda Nawawi Arief, *Pelengkap Bahan Kuliah Hukum Pidana 1*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1984, hal 68.

²⁷ Muladi dan Dwidja Priyanto, *Pertanggung Jawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana (cetakan pertama)*, Sekolah Tinggi Ilmu Hukum, Bandung, 1991, Hal 108.

terjadi pelanggaran terhadap aturan-aturan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.²⁸

Di dalam *strict liability*, seseorang bertanggung jawab kapanpun kerugian timbul. Hal ini berarti bahwa pertama, para korban dilepaskan dari beban berat untuk membuktikan adanya hubungan kausal antara kerugiannya dengan tindakan individual tergugat. Kedua, baik perusahaan otobus dan pengemudi akan memperhatikan baik tingkat kehati-hatiannya maupun tingkat kegiatannya.²⁹

Dalam ilmu pengetahuan hukum pidana, terdapat perbedaan pendapat mengenai doktrin ini. Sebagian pendapat menyatakan bahwa doktrin “tidak terdapat sama sekali kesalahan” harus dapat diterapkan, kecuali dijumpai kesalahan besar pada pelaku. Sedangkan yang lain mengatakan bahwa penerapan doktrin ini, harus dibuat persyaratan yang ketat, tergantung pada kasus-kasus bersangkutan.³⁰

Alasan atas dasar pemikiran yang menyatakan *strict liability* tidak terdapat sama sekali kesalahan adalah bahwa meskipun orang yang telah melakukan perbuatan terlarang sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang, belum tentu dipidana. Sebaliknya, *strict liability* yang harus dibuat persyaratan ketat (*absolute liability*) adalah bahwa dalam perkara *strict liability* seseorang yang telah melakukan perbuatan terlarang (*actus reus*) sebagaimana yang dirumuskan dalam undang-undang, sudah dapat

²⁸ *Ibid*, Hal 189

²⁹ *Ibid*

³⁰ Hulsman, dalam Hamzah Hatrik. *Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability dan Vicarious Liability)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1996, Hal 14.

dipidana tanpa perlu mempersoalkan apakah pembuat mempunyai kesalahan (*mens rea*) atau tidak.³¹

Menurut Barda Nawawi Arief, pertanggungjawaban pidana ketat ini dapat juga semata berdasarkan undang-undang, yaitu dalam hal korporasi melanggar atau tidak memenuhi kewajiban atau kondisi atau situasi tertentu yang ditentukan oleh undang-undang.³²

b. Tanggung Jawab Pengganti (*Vicarious Liability*)

Vicarious Liability adalah suatu pertanggung jawaban pidana yang dibebankan kepada seseorang atas perbuatan orang lain. Maksudnya, walaupun seseorang itu tidak melakukan sendiri suatu tindak pidana dan tidak mempunyai kesalahan dalam arti yang biasa, ia masih dapat dipertanggungjawabkan.³³

Berkenaan dengan konsep *vicarious liability* dikatakan oleh Roeslan Saleh bahwa pada umumnya seseorang bertanggungjawab atas perbuatannya sendiri. Tetapi ada yang disebut dengan *vicarious liability*, maka orang yang bertanggungjawab atas perbuatan orang lain dalam hal ini aturan undang-undang yang menetapkan siapa-siapa yang dipandang bertanggungjawab sebagai pembuat.³⁴

³¹ *Ibid*, Hal 110

³² Barda Nawawie Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, Hal 237

³³ Hanafi, *Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jurnal hokum (*ius quia iustum*), Hal 109-110

³⁴ Raeslan Saleh dalam Hamzah Hatrik, *Opcit*, Hal 116

Undang-undang dapat menemukan vicarious liability, jika terjadi hal-hal sebagai berikut :³⁵

1. Seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan orang lain, apabila seseorang itu telah mendelegasikan kewenangannya menurut undang-undang kepada orang lain. Dalam hal ini diperlukan suatu atau prinsip tanggung jawab yang bersifat dilimpahkan.
2. Seorang majikan dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang secara fisik atau jasmani dilakukan oleh buruhnya atau pekerjanya, jika menurut hukum perbuatan buruhnya itu dipandang sebagai perbuatan majikan.



³⁵ *Ibid*, Hal 116

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian hukum ini adalah jenis penelitian hukum empiris yaitu penelitian terhadap keadaan nyata atau pada lapangan. Metode pendekatan yang digunakan untuk memahami, mempermudah sekaligus memperlancar penelitian ini adalah metode *Yuridis Sosiologis*. Metode pendekatan yuridis digunakan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukum dan sistematikanya. Sedangkan pendekatan sosiologis digunakan untuk mengkaji suatu permasalahan di dalam masyarakat atau lingkungan masyarakat dengan maksud dan tujuan untuk mendapatkan fakta, yang dilanjutkan dengan menemukan masalah, yang selanjutnya pada pengidentifikasian masalah dan untuk mencari penyelesaian masalah.³⁶

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kantor Polisi Resort Sidoarjo. Adapun alasan memilih lokasi tersebut adalah karena data yang dibutuhkan dalam penelitian ini didapat dari kantor kepolisian resort Sidoarjo dan kasus kecelakaan yang terjadi merupakan kasus yang ditangani oleh pihak kepolisian resort Sidoarjo.

³⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI PRESS, Jakarta, 1986, hal 10.

C. Jenis Data dan Sumber Data

a. Dalam penulisan ini, jenis data yang digunakan adalah :

1. Data primer

Merupakan data yang diperoleh secara langsung dari hasil wawancara dengan responden³⁷. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui wawancara yakni pihak-pihak terkait dengan upaya polisi dalam pencegahan tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum. Pihak-pihak yang terkait tersebut ditujukan untuk memberikan informasi kepada penulis terkait dengan upaya yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana oleh bus angkutan umum, serta upaya perbaikan yang dilakukan polisi dalam mencegah tindak pidana oleh bus angkutan umum di Polres Sidoarjo, sehingga hasil yang diperoleh nantinya juga akan lebih akurat dan lebih dapat dipertanggungjawabkan.

2. Data sekunder

Merupakan data yang dihimpun dan dikaji oleh penulis dalam bentuk peraturan perundang-undangan, bahan kepustakaan berupa buku-buku dan literatur yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian ini, dengan cara studi kepustakaan (*Library Research*)³⁸ yaitu suatu cara untuk memperoleh data dengan menggunakan sumber tertulis, yaitu peraturan perundang-undangan, literatur-literatur dan surat kabar. Studi kepustakaan dilakukan untuk

³⁷Soerjono Soekanto, *Op Cit* hlm 12

³⁸*Ibid*, hlm 13

mencari konsepsi-konsepsi, teori-teori, pendapat-pendapat maupun penemuan-penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan yang merupakan data yang bersifat sekunder.

3. Dalam penulisan ini, sumber data yang digunakan adalah :

Yang dimaksud dengan sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

d. Sumber Data Primer

Adapun sumber data primer penelitian ini mengacu pada hasil penelitian lapangan berupa wawancara dengan kepala satuan lalu lintas dan beberapa polisi lalu lintas di Kepolisian Resor Kabupaten Sidoarjo.

e. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder yang akan digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari penelusuran bahan-bahan kepustakaan, surat kabar dan penelusuran dari internet yang berkaitan dengan tindak pidana lalu lintas khususnya oleh bus angkutan umum.

D. Populasi dan Sampel

Populasi (*universe*) yaitu keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama.³⁹ Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh anggota polisi di kesatuan lalu lintas Polres Sidoarjo.

³⁹Sutrisno Hadi, *Metodologi Researc jilid 1*, Yogyakarta: Andi Offset. 1989, hal 70

Sampel adalah bagian yang lebih kecil dari sebuah populasi.⁴⁰ Sampel dalam penelitian ini berdasar pada cara pengambilan responden dilakukan dengan *purposive sampling* yaitu dengan cara mengambil subjek yang didasarkan pada tujuan tertentu. Sampel dalam penelitian ini adalah polisi satuan lalu lintas yang mengetahui masalah yang akan dikaji, yaitu Kasat Lantas Polres Sidoarjo AKP M. Fahri Anggia Natua Siregar, SH, S.I.K, MH dan anggota satuan polisi lalu lintas unit dikyasa Polres Sidoarjo Iptu Ismadi.

E. Metode Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder, pengumpulan data dilakukan dengan cara:

a. Teknik pengumpulan data primer

Diperoleh dengan cara wawancara (*Interview*)⁴¹. Wawancara (*Interview*) merupakan proses tanya jawab secara lisan dimana dua orang atau lebih berhadapan secara fisik, yang satu dapat melihat muka yang lain dan mendengarkan dengan telinga sendiri suaranya. Dalam melakukan penelitian ini digunakanlah wawancara langsung terhadap responden. Adapun pendekatan wawancara yang dilakukan adalah dengan wawancara terpimpin yang disebut juga wawancara terarah atau *directive interview*⁴², yaitu peneliti sudah mengatur pertanyaan-pertanyaan tertentu didasarkan pada satu sistem. Wawancara dilakukan dengan menggunakan tipe wawancara terarah (*directive interview*), dimana seluruh wawancara

⁴⁰ *Ibid*, hal 42

⁴¹ Sutrisno Hadi, *Metodologi Researc jilid 2*, Yogyakarta: Andi Offset. 1981, hal 63

⁴² Ronny Haninjto Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia. 1999, hal 57

didasarkan pada suatu daftar pertanyaan yang telah disusun terlebih dahulu dan juga wawancara tidak terarah (indirective interview).

b. Pengumpulan Data sekunder

Diperoleh dengan cara studi kepustakaan bahan-bahan literature yaitu UU dan Peraturan-Peraturan yang membahas tentang tindak pidana lalu lintas, buku-buku yang membahas tentang polisi, lalu lintas, penelusuran situs internet, penelusuran dokumen berupa table realita kasus pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum yang ada di Polres Sidoarjo.

F. Teknik Analisa Data

Analisis data adalah proses pengorganisasian dan mengumpulkan data-data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data-data.⁴³ Setelah data terkumpul, dilakukan analisa secara deskriptif kualitatif dengan melalui 3 (tiga) tahap yaitu :

a. Reduksi Data

Yaitu analisis yang mempertegas, memperpendek, membuat, membuang hal-hal yang tidak penting dari penelitian lapangan.

b. Menyajikan Data

Yaitu sekumpulan informasi yang memungkinkan kesimpulan riset dapat dilaksanakan.

⁴³ Sanapiah Faisal, *Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi*, IKIP YA 3, Malang, 1990, hal 103.

c. Menarik Kesimpulan

Setelah memahami berbagai hal dengan melakukan pencatatan peralatan-peralatan, pernyataan-pernyataan, alur sebab akibat akhirnya dapat ditarik kesimpulan.

G. Definisi Operasional Variabel

- a. Upaya adalah suatu usaha untuk mencari jalan keluar dan mencapai pemecahan masalah.
- b. Kepolisian adalah segala hal-ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- c. Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan atau barang dengan kendaraan bermotor.
- d. Bus Besar, adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas lebih dari 28 dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 9 meter.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Polres Sidoarjo merupakan satu bentuk institusi dan aparat penegak hukum yang bergerak dibawah naungan POLRI (Polisi Republik Indonesia) . Dalam kedudukannya, Polres Sidoarjo memiliki tugas sebagaimana aparat penegak hukum lainnya untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat yang berada diwilayah kerjanya.

Berlokasi didepan kantor Satuan Polisi Pamong Praja Kabupaten Sidoarjo, Polres Sidoarjo terletak tepatnya di Jl. Kombespol M. Duriat No.45, Sidoarjo, Jawa Timur. Polres Sidoarjo saat ini dipimpin oleh Kapolres AKBP, Drs. Marjuki, S.I.K, M.Si. Polres Sidoarjo memiliki beberapa polsek yang membantu kinerjanya, yaitu Polsekta Sidoarjo, Polsek Candi, Polsek Porong, Polsek Waru, Polsek Balong Bendo, Polsek Taman, Polsek Buduran, Polsek Krian, dan Polsek Tanggulangin.⁴⁴

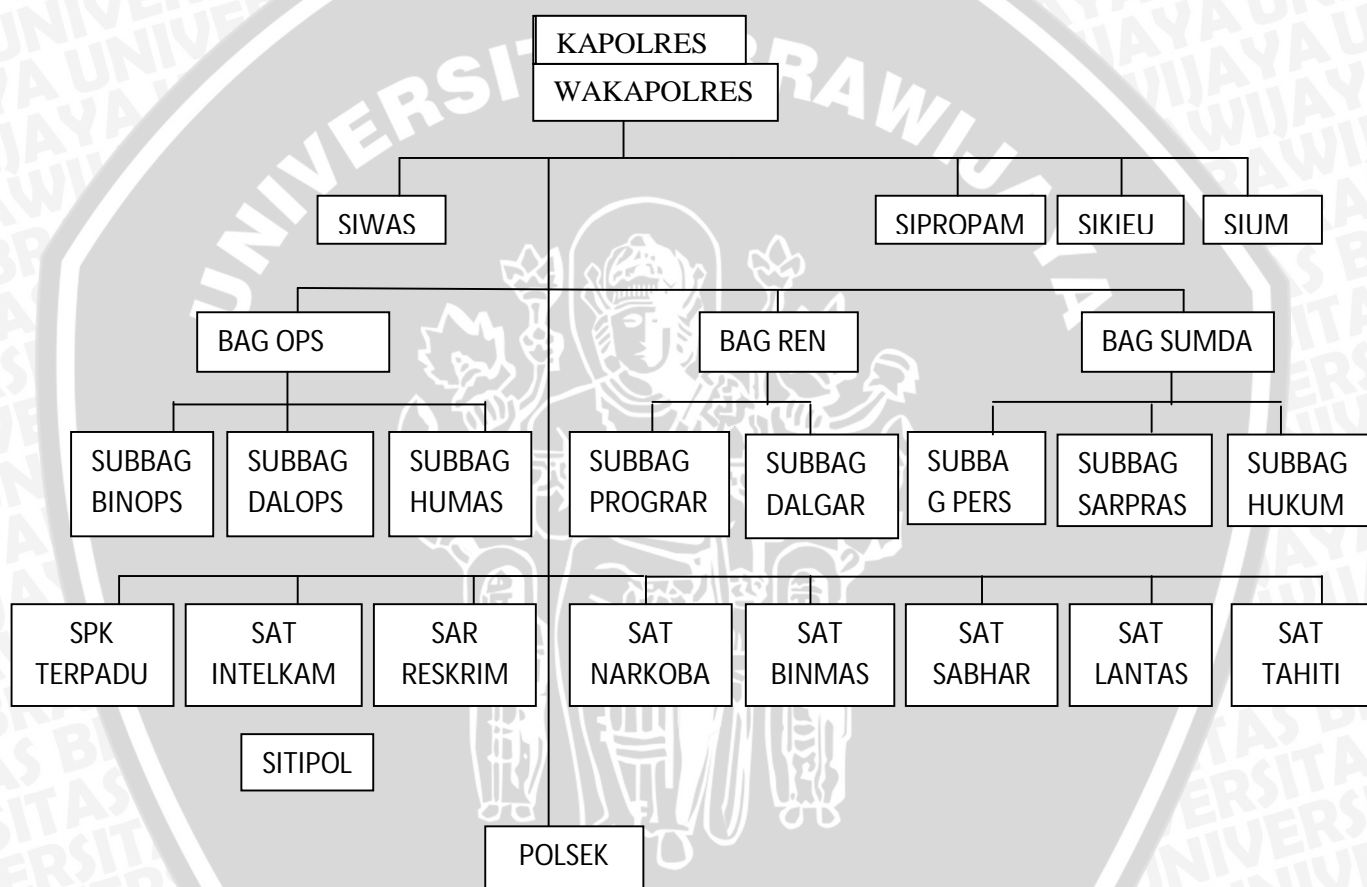
Sebagai sebuah instansi, maka Polres Sidoarjo memiliki sebuah struktur organisasi yang berfungsi untuk memperjelas tugas dan wewenang dari masing-masing bagian sehingga tidak terjadi tumpang tindih dalam instansi tersebut. Adapun struktur organisasi dari Polres Sidoarjo digambarkan sebagai berikut :

⁴⁴ Hasil survey, pada tanggal 21 Januari 2013.

Didalam penelitian tentang pencegahan tindak pidana lalu lintas oleh bis angkutan umum di wilayah kabupaten Sidoarjo, penelitian dilakukan di Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Sidoarjo (SATLANTAS Sidoarjo).

BAGAN 1

STRUKTUR ORGANISASI POLRES SIDOARJO



Sumber : Data Sekunder, 2013⁴⁵

⁴⁵ Didapatkan melalui studi dokumentasi di Satlantas Polres Sidoarjo 21 Januari 2013

Adapun tugas dari masing – masing bagian tersebut adalah :

1. KAPOLRES

Adalah pembantu dan pelaksana utama Kapolda atau Kapolwil pada tingkat kewilayahan, dalam pelaksanaan pembinaan kemampuan POLRI dan segenap komponen lain dari kekuatan pertahanan keamanan Negara dibidang penertiban dan penyelamatan masyarakat serta penyelenggaraan operasional kepolisian dalam rangka tugas Kapolres.

2. WAKAPOLRES

Adalah pembantu atau penasehat utama Kapolres dalam memimpin pelaksanaan tugas Polres terutama dalam menyelenggarakan pembinaan kemampuan termasuk koordinasi dan pengawasan.

3. KAPOLSEK

Adalah pembantu dan pelaksana utama Kapolres ditingkat kewilayahan Kapolres dalam pelaksanaan pembinaan kemampuan POLRI dan segenap komponen dari kekuatan pertahanan keamanan Negara dibidang penertiban dan penyelamatan masyarakat serta penyelenggaraan operasional kepolisian dalam rangka pelaksanaan tugas Polres.

Untuk melaksanakan tugas dan fungsi kepolisian, POLRES Sidoarjo dibagi atas 9 bagian yang masing-masing mempunyai tugas yang berbeda-beda, antara lain :⁴⁶

⁴⁶ Didapatkan melalui studi dokumentasi di Satlantas Polres Sidoarjo 21 Januari 2013

1. Bagian Administrasi, bertugas menjalankan fungsi pembinaan personil dan logistic serta latihan dalam rangka mendukung tugas kepolisian secara intern.
2. Bagian Operasional, bertugas memberikan fasilitas dan perawatan tahanan dan pelayanan atas permintaan perlindungan saksi atau korban kejahatan dan permintaan bantuan pengamanan proses peradilan dan pengamanan khusus lainnya.
3. Bagian Bina Mitra, bertugas melakukan penyuluhan dan penggalangan kepada masyarakat agar dapat menjadi masyarakat yang sadar hukum dan mampu melakukan upaya-upaya pencegahan terjadinya kejahatan dengan baik dan benar.
4. Satuan Intelijen keamanan, bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi intelijen bidang keamanan, termasuk persandian, dan memberikan pelayanan dalam bentuk surat ijin atau keterangan yang menyangkut orang asing, senjata api, dan peledak, kegiatan sosial atau politik masyarakat, dan surat keterangan rekaman kejahatan kepada warga masyarakat yang membutuhkan dan melakukan pengawasan atau pengamanan atas pelaksanaannya.
5. Satuan Reserse Kriminal, bertugas menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan serta kegiatan penindakan terhadap segala bentuk kejahatan yang terjadi di wilayah Polres.

6. Satuan Samapta, bertugas mengadakan kegiatan penjagaan, pengawalan, dan patrol.
7. Satuan Lalu Lintas, bertugas menyelenggarakan atau membina fungsi lalu lintas kepolisian, yang meliputi penjagaan, peraturan, pengawasan, dan patrol, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi, dan identifikasi pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

B. Visi dan Misi Polisi Resort Sidoarjo

VISI

Terwujudnya pelayanan kamtibmas prima, tegaknya hukum dan kamdagri mantap serta terjalinnya sinergi polisional yang proaktif di wilayah hukum Polres Sidoarjo

MISI

Berdasarkan pernyataan visi yang di cita-citakan tersebut selanjutnya diuraikan dalam misi Polres Sidoarjo yang mencerminkan koridor tugas-tugas sebagai berikut :

1. Melaksanakan deteksi dini dan peringatan dini melalui kegiatan / operasi penyelidikan, pengamanan dan penggalangan.
2. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan secara mudah, responsif dan tidak diskriminatif.

3. Menjamin tetap terpeliharanya keamanan dalam kegiatan demokratisasi dikalangan supra struktural politik (DPRD Kota / DPRD Pemkab) serta unsur-unsur politik lainnya guna terwujudnya demokratisasi dikalangan masyarakat Sidoarjo.
4. Menjamin keselamatan para pejabat pemerintah / Negara (VVIP/VIP) dan para pejabat diplomatik Negara asing yang berada di Sidoarjo.
5. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lintas arus orang dan barang.
6. Mencegah dan menanggulangi setiap bentuk kejahatan, baik itu kejahatan konvensional, kejahatan transnasional, kejahatan terhadap kekayaan negara maupun kejahatan yang berimplikasi kontijensi dengan bentuk-bentuk umumnya secara proporsional, profesional dan transparan untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan.
7. Menjamin kehidupan masyarakat agar terbebas dari rasa khawatir dan takut dengan meningkatkan kehadiran Polisi ditengah masyarakat diseluruh wilayah hukum Sidoarjo pada setiap saat dan dimanapun mereka berada.
8. Meningkatkan harmonisasi hubungan dengan pemerintah Kabupaten dan DPRD, TNI, instansi swasta, serta tokoh etnis, tokoh agama dan tokoh masyarakat serta tokoh pemuda dan media.
9. Meningkatkan pelayanan dilingkungan pemukiman dan sentra ekonomi serta obyek vital.
10. Mencegah perilaku petugas yang dapat mengurangi simpati, partisipasi dan kepercayaan masyarakat, terutama terhadap terjadinya penyimpangan

dan penegakan hukum dan pelaksanaan kode etik profesi Kepolisian secara obyektif dan bertanggung jawab menuju terciptanya supremasi hukum.

11. Mempertahankan tetap terselenggaranya penghargaan dan hukuman (Reward and Punishment) yang diberikan secara seimbang sesuai dengan penilaian yang transparan terhadap apa yang dilakukan oleh setiap anggota dengan tidak membedakan pangkat dan jabatannya.
12. Memberikan bimbingan kepada masyarakat melalui upaya preemtif dan preventif dengan membentuk FKPM dilingkungannya sehingga dapat meningkatkan kesadaran dan kekuatan serta kepatuhan hukum masyarakat (law abiding citizenship).
13. Mengelola secara profesional, transparan, akuntabel dan modern seluruh sumber daya Polri guna mendukung operasional tugas Polri.
14. Meningkatkan kerja sama dengan instansi lain dalam rangka memelihara Kamdagri.

C. Realita Angka Kecelakaan

Kejadian kecelakaan lalu lintas di kabupaten sidoarjo yang melibatkan bus angkutan umum dari tahun ketahun mengalami kenaikan jumlah, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor . Diantaranya faktor akibat ugal – ugalan, kurang hati – hati, sopir yang mengantuk, dan lain-lain. Berikut ini merupakan data kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus pada tahun 2008 sampai dengan tahun 2012.

Tabel 3.1

Data Kecelakaan Lalu Lintas Bus Angkutan Umum

	2008	2009	2010	2011	2012
Jumlah	18	26	15	22	22
Kejadian					

Sumber : Data Sekunder, Diolah Januari 2013⁴⁷

Berdasarkan bagan table diatas yang menjelaskan angka kecelakaan yang melibatkan bus angkutan umum, dari tahun 2008 ke tahun-tahun berikutnya angka kecelakaan yang melibatkan bus angkutan umum semakin meningkat walaupun ditahun 2010 angka kecelakaan sempat turun, namun ditahun 2011 dan tahun 2012 angka kecelakaan yang melibatkan bus angkutan umum kembali meningkat.

Tabel 3.2

Data Korban Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Bus Angkutan Umum

TAHUN	MENINGGAL DUNIA	LUKA BERAT	LUKA RINGAN
2008	15	3	4
2009	14	17	12
2010	19	1	3

⁴⁷ Diperoleh dari studi dokumentasi di Satlantas Polres Sidoarjo, tanggal 21 Januari 2013.

2011	7	9	25
2012	19	15	63
TOTAL	74	45	107

Sumber : Data sekunder, Diolah Januari 2013.⁴⁸

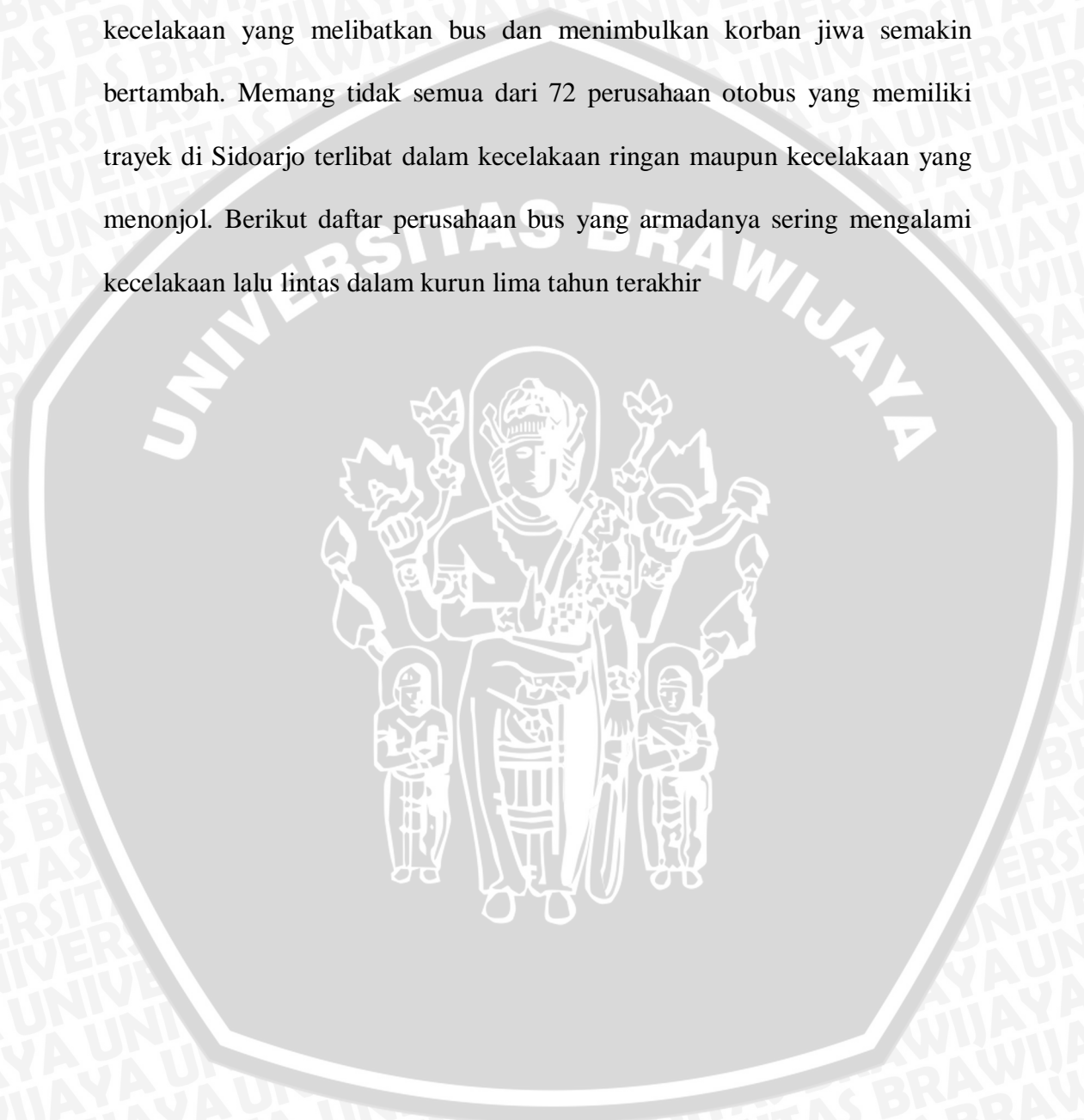
Berdasarkan table diatas yang menjelaskan data korban akibat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus angkutan umum, jumlah korban dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Diawali pada tahun 2008 jumlah korban meninggal dunia mencapai 15 korban jiwa, luka berat sebanyak 3 korban, dan luka ringan 4 korban. Tahun 2009 jumlah korban luka berat dan luka ringan mengalami kenaikan yang cukup banyak, yaitu korban luka berat terdapat 17 orang dan luka ringan 12 orang sedangkan korban meninggal dunia terdapat 14 korban jiwa. Ditahun 2010 jumlah korban luka berat dan luka ringan turun drastis dari tahun 2009 namun korban meninggal dunianya masih sebanyak 19 korban jiwa, pada tahun 2011 jumlah korban meninggal dunia tidak sebanyak dibandingkan tahun-tahun sebelumnya maupun ditahun berikutnya yaitu terdapat 7 korban jiwa sedangkan korban luka berat terdapat 9 orang dan korban luka ringan sebanyak 25orang.

Pada tahun 2012 jumlah korban meninggal dunia sebanyak 19 orang dan merupakan jumlah terbanyak korban yang meninggal dunia sama dengan jumlah korban meninggal dunia di tahun 2010, korban luka berat sebanyak 15 orang, korban luka ringan 63 orang dan merupakan jumlah korban luka ringan terbanyak daripada tahun-tahun sebelumnya. Dari data tahun 2008 hingga tahun 2012, total korban meninggal dunia akibat kecelakaan yang melibatkan

⁴⁸ *Ibid*

bus angkutan umum sebanyak 74 korban jiwa, luka berat sebanyak 45 orang, dan luka ringan sebanyak 107 orang.⁴⁹

Dari data yang sudah dipaparkan tentu dapat dilihat bahwa angka kecelakaan yang melibatkan bus dan menimbulkan korban jiwa semakin bertambah. Memang tidak semua dari 72 perusahaan otobus yang memiliki trayek di Sidoarjo terlibat dalam kecelakaan ringan maupun kecelakaan yang menonjol. Berikut daftar perusahaan bus yang armadanya sering mengalami kecelakaan lalu lintas dalam kurun lima tahun terakhir



⁴⁹ *Ibid*

Tabel 3.3

Data Bus Yang Terlibat Kecelakaan Lima Tahun Terakhir

Nama Bus	TAHUN				
	2008	2009	2010	2011	2012
AKAS	2	-	-	1	-
ANGGUN KRIDA	-	1	-	-	-
CENDANA	-	-	-	1	-
EKA	-	-	4	2	3
HARAPAN JAYA	-	-	-	-	1
HASTY	1	-	-	-	-
JAYA	1	1	1	-	-
JAYA BARU	-	-	-	1	1
KALISARI	1	-	1	-	-
KENDAL	-	1	-	-	-
KONCO DEWE	-	-	-	1	-
MAJU	1	-	-	1	1
MIRA	-	1	4	2	3
PARIWISATA	-	4	-	8	2
PELITA INDAH	-	-	1	1	-
PELITA JAYA	1	-	-	-	-
RESTU	3	4	-	-	2
RUKUN JAYA	-	-	1	-	-
ROSALIA INDAH	-	-	-	-	1
SABAR INDAH	1	-	-	-	-
SERUNI	-	-	-	-	1
SETIAWAN	-	1	-	-	-
SUMBER KENCONO	4	6	6	2	2
SUMBER SELAMAT	-	-	-	-	1

Sumber : Data sekunder, diolah januari 2013⁵⁰

Dari tabel diatas, dapat dijelaskan terdapat beberapa perusahaan otobus yang armadanya sering terlibat kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Sidoarjo, dari 72 perusahaan otobus yang beroperasi di Kabupaten

⁵⁰ Ibid

Sidoarjo dalam kurun waktu 5 tahun terdapat 24 perusahaan yang armadanya terlibat kecelakaan lalu lintas, tentu hal tersebut bukan merupakan jumlah yang sedikit, mengingat bus adalah alat transportasi masal yang mengangkut dan dibutuhkan sebagian besar masyarakat.

D. Realita Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Perusahaan Dan Pengemudi Bus Angkutan Umum

Data kecelakaan yang dimiliki Polres Sidoarjo yang melibatkan bus angkutan umum merupakan penyumbang terbanyak kedua setelah angka kecelakaan yang melibatkan roda dua. Tidak dipungkiri bahwa tingginya kecelakaan tersebut terjadi karena perilaku pengemudi yang tidak mematuhi aturan yang ada, walaupun faktor cuaca dan kondisi jalan raya juga ikut andil walaupun prosentasenya tidak sebesar faktor manusia.

Dalam hal ini tentunya Polres Sidoarjo bukannya tidak melakukan apapun, jajaran polisi Satuan Lalu Lintas telah bekerja semaksimal mungkin. Adapaun kegiatan-kegiatan yang selama ini sudah dilakukan polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas sebagai awal terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, yaitu :⁵¹

a. Memasukkan Pendidikan Lalu Lintas

Bekerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo polisi menjalankan program memasukkan pendidikan lalu lintas ke kurikulum, dalam hal ini polisi bekerja sama dengan dinas pendidikan nasional

⁵¹ Hasil Wawancara Dengan IPTU Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

memasukkan materi pendidikan lalu lintas, dalam langkah awalnya dimasukkan ke mata pelajaran pendidikan kewarganegaraan. Dalam program tersebut polisi juga melakukan monitoring terhadap pelaksanaan program tersebut, sasaran dari program ini adalah sekolah dari tingkat SD, SMP, SMA. Maksud dari program ini adalah untuk menekankan kepada siswa disekolah bahwa menaati aturan – aturan lalu lintas wajib dilakukan demi terciptanya suatu kehidupan berlalu lintas yang tertib dan teratur. Dengan menekankan pendidikan berlalu lintas sejak dini, diharapkan saat dewasa nanti mereka sudah mempunyai bekal untuk melakukan aktifitas berlalu lintasnya dengan baik dan benar, dengan tanpa merendahkan suatu profesi hal ini mengingat pada umumnya para awak bus berpendidikan rendah.

b. Rekayasa atau Manajemen Lalu Lintas

Dalam melakukan rekayasa atau manajemen lalu lintas Polri melakukan rapat koordinasi dengan pihak-pihak terkait, dalam rapat tersebut pihak Polres Sidoarjo memaparkan daerah mana saja yang bisa diberi status khusus sebagai daerah rawan terjadinya kecelakaan akibat pengguna jalan yang sering tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan menimbulkan kecelakaan, daerah tersebut dinamakan *Black Spot*. Dalam hal ini polisi mengajak diskusi Dinas Perhubungan dan perwakilan masyarakat daerah yang dijadikan kawasan *Black Spot*, setelah ditetapkannya daerah *Black Spot* tersebut polisi akan memberikan perlakuan khusus di daerah tersebut, diantaranya melakukan penjagaan maupun pengawasan yang lebih misalnya dengan menempatkan lebih

banyak anggotanya untuk mengatur lalu lintas dengan membawa bendera berwarna merah, hal tersebut dimaksudkan agar para pengendara kendaraan pribadi maupun kendaraan umum mengerti bahwa daerah tersebut merupakan daerah *Black Spot* dan diharapkan lebih berhati-hati dalam berkendara maupun menaati peraturan lalu lintas yang berlaku.

c. Mengadakan Patroli Gabungan

Pihak Satuan Lalu Lintas Polres Sidoarjo mempunyai tugas tambahan sejak ditetapkannya daerah-daerah *Black Spot* di sebagian daerah Kabupaten Sidoarjo, dengan beberapa anggota polisi yang dimiliki Satuan Lalu Lintas Polres Sidoarjo mengadakan patrol rutin di daerah yang ditetapkan sebagai daerah *Black Spot* tersebut, tujuannya adalah untuk mengawasi dan menjaga daerah tersebut dari para pengendara yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas yang ada supaya tidak sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Patroli tersebut dilakukan dengan serius oleh polisi yaitu dilakukan setiap saat selama 24 jam, polisi juga mengajak kerja sama Dinas Perhubungan melalui unit Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) untuk turut membantu kegiatan patrol tersebut. Dengan adanya kegiatan patrol tersebut diharapkan mampu mencegah terjadinya pelanggaran terhadap aturan lalu lintas maupun penanganan yang cepat pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi di daerah *Black Spot*.

d. Survey Gabungan

Polres Sidoarjo bekerja sama dengan Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga memiliki kegiatan bersama untuk

melakukan survey jalan untuk menginventarisir kondisi jalan dan juga rambu-rambu yang ada di sepanjang jalur utama di wilayah Sidoarjo. Survey tersebut bertujuan untuk melihat kondisi jalan raya, apakah kondisi jalan masih layak untuk dilalui kendaraan bermotor dan juga melihat apakah rambu-rambu lalu lintas sebagai petunjuk masih berfungsi dengan baik ataupun rambu-rambu yang tersedia sudah cukup atau masih butuh untuk ditambah, demi terciptanya situasi dan kondisi lalu lintas yang aman,nyaman bagi para penggunanya. Hasil dari survey jalan tersebut nantinya akan dibahas secara khusus oleh para pihak dari polres sidoarjo beserta pihak dari Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga untuk melakukan tindak lanjut dari hasil survey jalan tersebut.

E. Kendala Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Perusahaan Dan Pengemudi Bus Angkutan Umum

Dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum yang telah dijelaskan dalam uraian sebelumnya, pihak kepolisian tak jarang menemui kendala. Kendala inilah yang terkadang dirasa menjadi penghambat dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum dirasa kurang memberikan hasil atau tidak mendapat hasil seperti yang diharapkan. Dalam hal ini bisa terbukti bahwa angka kecelakaan yang melibatkan bus akibat melanggar peraturan yang ada masih dalam skala tinggi bahkan jumlah korban jiwa maupun korban luka-luka masih banyak dari tahun ketahun dalam kurun waktu lima tahun terakhir.

Ada beberapa kendala yang dihadapi Polres Kabupaten Sidoarjo dalam mencegah terjadinya tindak pidana oleh bus angkutan umum di wilayah hukumnya. Kendala – kendala yang dialami adalah :

a. Kendala Internal

Kendala internal yang dialami polisi lalu lintas Polres Kabupaten Sidoarjo dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum, meliputi :⁵²

1. Kurangnya Sosialisai Kepada Masyarakat

Kurangnya program yang dimiliki pihak kepolisian satuan lalu lintas Polres Kabupaten Sidoarjo dalam melakukan sosialisasi hukum khususnya dibidang lalu lintas kepada masyarakat khususnya pengguna jalan raya. Salah satu hal yang bisa dijadikan contoh adalah selama ini banyak program yang cenderung bekerja setelah tindak pidana lalu lintas terjadi.

2. Terbatasnya Anggaran

Terbatasnya anggaran yang ada di Satlantas Polres Kabupaten Sidoarjo membuat pihak kepolisian satuan lalu lintas dalam membuat program kerja untuk mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum juga turut terbatas, mengingat kebutuhan akan program kerja dan pembaharuan program kerja yang dibutuhkan satuan polisi lalu lintas cukup banyak untuk mengatasi masalah yang ada.

⁵² Hasil Wawancara Dengan IPTU Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

3. Kurangnya Sarana dan Prasarana

Sarana dan Prasarana yang dimiliki Polisi Satuan Lalu Lintas Polres Sidoarjo kurang memadai untuk mendukung kinerja polisi untuk bekerja secara maksimal. Salah satunya adalah kurangnya alat kamera CCTV yang terpasang di wilayah hukum Polres Sidoarjo, kamera tersebut berfungsi menampilkan kondisi lalu lintas dimana alat tersebut terpasang dan dapat mendukung kinerja polisi lalu lintas untuk memantau kawasan-kawasan mana yang sering ditemui terjadi tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum maupun jenis kendaraan lainnya, selain itu kurangnya sarana pos jaga lalu lintas di beberapa daerah juga dirasa kurang untuk memantau situasi dan kondisi lalu lintas khususnya pada waktu ramai-ramainya arus kendaraan bermotor di jalan raya, yang berpotensi terjadinya tindak pidana lalu lintas hingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

b. Kendala Eksternal

Kendala eksternal yang dihadapi oleh polisi lalu lintas Polres Kabupaten Sidoarjo dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum di wilayah hukumnya, meliputi :⁵³

1. Kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain yang berkaitan dengan lalu lintas

Dalam usahanya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus akibat terjadinya tindak pidana lalu lintas atau tidak yang

⁵³ *Ibid*

bisa menimbulkan korban jiwa, seringkali menemui kesulitan dalam usahanya. Hal ini berkaitan dengan kurang kerja sama antara pihak kepolisian dengan instansi lain. Contohnya yaitu, tetap beroperasinya bus-bus yang tidak memenuhi standar kelayakan, dimana soal uji kelayakan tersebut merupakan kewenangan Dinas Perhubungan, dan pemeriksaan dokumen lulus uji kelayakan diterminal juga diperlukan kerja sama dengan dinas perhubungan sebagai pihak yang berwenang. Mengingat banyaknya bus yang beroperasi di kabupaten sidoarjo mencapai 80 perusahaan otobus. Polisi melalui satuan lalu lintasnya dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya berwenang memeriksa bus apabila bus tersebut berada di jalan raya bukan diterminal, tentu tidak mungkin memeriksa bus-bus yang beroperasi di jalan raya mengingat volume kendaraan di jalan raya yang padat akan terjadi kemacetan yang cukup parah dan bisa mengganggu kepentingan umum lainnya.

2. Rendahnya Tingkat Kesadaran Hukum Pengemudi Bus

Pengemudi bus dalam melakukan pekerjaannya yaitu mengendarai kendaraannya sesuai dengan standar operasional mengemudi yang baik dan benar sering tidak diterapkan dengan melanggar peraturan lalu lintas yang ada, contohnya dengan tidak menggunakan lampu *sein* apabila akan berbelok atau berpindah jalur, mengemudi secara ugal-ugalan, menaik dan menurunkan penumpang di sembarang tempat, dan melanggar marka jalan maupun *traffic light*. Pengemudi bus mau mematuhi peraturan lalu lintas maupun rambu lalu lintas jika ada petugas

kepolisian yang bertugas, apabila tidak ada petugas kepolisian yang bertugas mereka sering melanggar contohnya saja memaksa mendahului kendaraan dari sisi bahu jalan di jalan tol apabila jalur cepat dan jalur lambat di jalan tol sedang pada kondisi yang padat. Hal tersebut sangat berbahaya karena fungsi bahu jalan hanya untuk berhenti bagi kendaraan yang mengalami kondisi darurat yang mengahruskan pengemudi untuk meberhentikan kendaraannya misalnya ban kendaraan tersebut bocor.

3. Tidak Patuhnya Perusahaan Otobus Terhadap Peraturan Yang Berlaku

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan dengan Kendaraan Umum, tepatnya pada pasal 62 mengenai kewajiban pemegang izin trayek mewajibkan perusahaan otobus salah satu contohnya yaitu, memperkerjakan pengemudi yang memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundangan yang berlaku dan merupakan pengemudi perusahaan bersangkutan, namun sering ditemui dalam penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas banyak pengemudi yang Surat Izin Mengemudi (SIM) telah habis masa berlakunya dan perusahaan tidak mengetahuinya, selain itu juga banyak ditemukan oleh pihak kepolisian bahwa pengemudi tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai golongan kelas jalan, contohnya kendaraan bus harusnya memiliki SIM B2 umum tetapi juga ditemukan pengemudi hanya mempunyai SIM B1.

Mengopersaikan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, namun juga diketahui bahwa dalam hasil penanganan polisi

lalu lintas terhadap kecelakaan yang terjadi sering ditemui bahwa kendaraan bus tidak dalam kondisi yang baik, misalnya kondisi kampas rem yang tipis sehingga daya rem untuk membuat kendaraan berhenti menjadi tidak maksimal. Penggunaan ban yang sudah tidak dalam kondisi yang baik juga sering ditemukan polisi dalam menangani kasus yang terjadi.

Mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, pada umumnya perusahaan otobus jarang memperhatikan waktu kerja dan istirahat para pengemudi atau sopir yang bekerja di perusahaannya. Hal itu sangat berpotensi menimbulkan bahaya karena fisik pengemudi yang lelah bisa menyebabkan kurangnya konsentrasi pengemudi dalam melakukan pekerjaannya sehingga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bus yang dikendarainya beserta para awak dan penumpangnya.

F. Upaya Polisi Dalam Mencegah Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Perusahaan Dan Pengemudi Bus Angkutan Umum

Polisi sebagai aparat penegak hukum juga mempunyai kewajiban atau tanggung jawab dalam melayani dan melindungi masyarakat, banyaknya sebagian masyarakat yang menggunakan transportasi umum khususnya bus menuntut polisi bekerja lebih demi terciptanya keamanan dalam berlalu lintas. Setelah mengetahui realita kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus, POLRI melalui unit khususnya yaitu satuan lalu lintas mempunyai

kewajiban dalam menangani hal-hal mengenai permasalahan lalu lintas maupun yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas. Upaya – upaya yang dilakukan antara lain sebagai berikut :

a) Upaya Preventif

Upaya preventif merupakan upaya pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Setiap satuan memiliki tugas yang sama yaitu melakukan upaya pencegahan terhadap tindak pidana, termasuk juga oleh satuan lalu lintas yang melakukan upaya preventif untuk mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus. Upaya preventif memang menjadi kinerja yang wajib dilakukan oleh semua anggota POLRI karena upaya preventif lebih diutamakan dan merupakan perintah dari pejabat tinggi POLRI dengan harapan dalam bekerja lebih baik mencegah terjadinya tindak pidana dari pada menangani suatu tindak pidana yang terlanjur terjadi. Upaya – upaya tersebut antara lain :

1. Melakukan pembinaan dan pendidikan pada masyarakat

Dalam hal ini polisi melakukan kegiatan berupa pembinaan terhadap seluruh elemen masyarakat baik masyarakat yang terorganisir maupun masyarakat yang tidak terorganisir. Kegiatan tersebut dilakukan dengan berbagai cara seperti contohnya mengajak sautu komunitas dan memanfaatkan sosial media. Dalam melakukan kegiatan tersebut polisi melakukan pendekatan dengan rasa persahabatan agar masyarakat mau diajak kerja sama, dengan begitu pendekatan kepada masyarakat untuk sadar hukum akan mudah terjadi. Masyarakat bisa

mengetahui tata cara berkendara dan menggunakan perlengkapan berkendara dengan baik sehingga kenyamanan dan keselamatan di jalan bisa terwujud.⁵⁴

2. Melakukan sosialisasi di garasi atau kantor perusahaan bus

Melakukan sosialisasi di garasi atau kantor perusahaan otobus polisi mempunyai alasan tersendiri, alasan pemilihan melakukan sosialisasi di beberapa garasi perusahaan bus adalah agar sosialisasi bisa berfungsi secara maksimal, mengingat di garasi bus tempat berkumpulnya pekerja yang bekerja di suatu perusahaan tersebut dan jika sosialisasikan di garasi polisi mengharapkan semua pekerja bisa mengikuti acara sosialisasi hukum tersebut tanpa harus datang ke tempat lain dimana acara sosialisasi tersebut. Sosialisasi di garasi atau pool suatu perusahaan bus diharapkan bisa mencakup semua aspek yang disosialisasikan contohnya, seperti wajibnya perusahaan agar memastikan kelayakan armadanya sebelum beroperasi, bagi sopir bus yang sedang berada di garasi atau pool untuk memahami pentingnya mematuhi aturan-aturan dan rambu lalu lintas yang ada demi keselamatan dan kepentingan sesama pengguna jalan raya. Polisi juga menyarankan kepada perusahaan otobus untuk memasang spanduk atau pemberitahuan mengenai himbauan untuk para pengemudi yang bekerja

⁵⁴ Hasil wawancara dengan Iptu Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

di perusahaan tersebut mengemudikan armadanya dengan baik dan benar tanpa ugal-ugalan di jalan raya.⁵⁵

3. Membuat dan Menjalankan program – program yang berfungsi mengajak masyarakat atau membuat masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas termasuk juga awak bus angkutan umum. Program-program yang ada seperti :⁵⁶

a) *Safety Award Room* (SAR)

Program tersebut dilakukan kepada semua pihak yang melakukan permohonan pembuatan surat ijin mengemudi (SIM), pemohon ditekankan bahwa setelah memiliki surat ijin mengemudi, pemilik surat ijin mengemudi memiliki atau dibebankan oleh konsekuensi bahwa apabila berkendara di jalan penuh dengan resiko termasuk apabila pemilik SIM melakukan pelanggaran dan berakibat fatal contohnya seperti kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa. Dalam program tersebut juga terdapat pemutaran film – film dokumentasi kecelakaan akibat pelanggaran yang dilakukan para pengguna kendaraan bermotor. Selain itu dalam program *safety awardes room* (SAR) juga diberikan tips –tips khusus cara berkendara.

⁵⁵ *Ibid*

⁵⁶ *Ibid*

b) *Safety Stamp*

Program safety stamp adalah program dimana terdapat pos – pos penilaian terhadap awak bus, penilaian dilakukan oleh para penumpang bus mengenai semua aspek dan pada wilayah tertentu di Sidoarjo yang terdapat pos panitia program tersebut, para awak bus mendapat tanda stampel sebagai bukti bahwa dirinya telah mendapat nilai dari para penumpangnya. Tempat dimulainya acara program tersebut dimulai dari terminal purabaya atau lebih dikenal dengan nama terminal bungurasih, dikarenakan terminal purabaya merupakan tempat dimulainya pemberangkatan bus antar kota maupun bis dalam kota. Tujuan diadakannya lomba ini adalah menekankan kepada awak bus bahwa mereka membawa alat transportasi yang terdapat banyak nyawa didalamnya serta melecut para awak bus untuk selalu mengemudi kendaraan dengan baik dan benar dengan memberi penghargaan terhadap para awak bus yang mendapatkan penilaian terbaik. Dengan begitu para awak bus akan sangat merespon dengan baik terhadap program tersebut karena para awak bus berlomba mendapatkan nilai terbaik untuk memperoleh penghargaan serta hadiah yang nilai nominalnya cukup besar, tentu serta terciptanya keamanan dan kenyamanan demi terhindarnya kecelakaan pada bus bisa dihindari atau setidaknya diminimalisir.

c) Menginformasikan Bus Ugal-ugalan

Program dimana masyarakat dapat memberikan informasi identitas Bus yang ugal-ugalan melalui perantara media cetak maupun media elektronik, informasi terbaru tersebut bisa diberikan melalui telepon ke radio yang bekerja sama dengan Satlantas Polres Sidoarjo dan juga mengirimkan foto-foto bus terbaru yang melakukan pelanggaran, bisa melalui media sosial resmi milik Satlantas Polres Sidoarjo yaitu *twitter* atau *facebook*, atau bisa juga ke media cetak yang juga bekerja sama dengan Satlantas Polres Sidoarjo contohnya media cetak Jawa Pos. Bagi yang sering mengirimkan informasi akan mendapatkan hadiah sebagai wujud terima kasih polisi kepada masyarakat atas bantuannya dalam melakukan pengawasan terhadap bus angkutan umum. Maksud dan tujuan diselenggarakannya program ini adalah untuk membantu polisi dalam memperoleh informasi bus apa saja yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas dan juga di daerah mana bus sering melakukan pelanggaran tersebut. Dengan begitu polisi bisa melakukan suatu tindakan untuk menindak tegas awak bus tersebut dan juga melakukan penjagaan atau patroli di daerah yang sering terjadi pelanggaran lalu lintas oleh bus demi mencegah kecelakaan akibat perilaku para awak bus yang mengemudikan busnya dengan ugal-ugalan.⁵⁷

⁵⁷ Hasil wawancara dengan Iptu Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

4. Mendirikan pos Therapy *Black Spot*

Pos tersebut berfungsi sebagai pos penjagaan bagi para polisi satuan lalu lintas yang sudah ditugaskan dalam bentuk tim, tim tersebut dinamakan tim Delta Speed, tim tersebut bertugas mengawasi situasi dan kondisi di daerah rawan kecelakaan tersebut atau disebut dengan daerah Black Spot, tujuan ditugaskannya tim Delta Speed untuk mengawasi daerah Black Spot adalah agar kendaraan baik kendaraan pribadi maupun umum tidak melajukan kendaraannya dengan kecepatan tinggi, melanggar marka jalan, dan mengemudikan secara ugal-ugalan. Tim Delta Speed juga dibekali alat pendeteksi kecepatan kendaraan, alat tersebut digunakan untuk mengawasi kecepatan laju kendaraan yang melintas, dengan begitu pengemudi jadi bisa mengontrol laju kendaraannya jika tidak ingin diberi tindakan oleh pihak kepolisian melalui tim Delta Speed yang telah dibentuk tersebut. Dalam pos therapy Black Spot tersebut polisi juga melibatkan Dinas Perhubungan dan Dinas Kesehatan, maksud dari melibatkan kedua instansi tersebut adalah untuk membantu tugas kepolisian, contohnya seperti Dinas Perhubungan yang bisa secara spontan menghentikan paksa bus yang dianggap emisi gas buangnya tidak layak dengan cara memeriksa dengan alat uji emisi yang juga telah disiapkan di pos tersebut. Untuk Dinas Kesehatan polisi bekerja sama dalam hal tes urine para pengemudi bus ataupun angkutan lainnya, harapannya agar bus maupun angkutan umum yang beroperasi dikemudikan oleh pengemudi yang fisiknya sehat tanpa pengaruh alkohol maupun obat terlarang lainnya.

5. Mengumpulkan dan Melakukan pelatihan

Upaya mengumpulkan dan melakukan pelatihan yang dilakukan tersebut pihak polisi bekerja sama dengan pihak dinas perhubungan dengan mengumpulkan semua sopir bus maupun supir angkutan kota secara berkala bertempat di Polres Sidoarjo. Para peserta dalam kegiatan tersebut diberi pendidikan dan pelatihan dalam berkendara serta dijelaskan tentang semua program – program yang dibuat polisi dalam rangka mencegah atau meminimalisir kecelakaan lalu lintas.⁵⁸

6. Penandatanganan fakta integritas dan *MOU* keselamatan awak bus dan penumpang

Upaya penandatanganan *MOU* tersebut dilakukan polisi untuk mewujudkan komitmen dari manajemen perusahaan otobus bahwa pekerjaan mereka dalam bidang jasa pelayanan transportasi selain mencari keuntungan perusahaan diperingatkan bahwa mereka harus tetap menjamin keselamatan para konsumennya. Upaya ini dilakukan polisi dengan bekerja sama bersama Bupati Sidoarjo, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), dan Manajemen perusahaan otobus. Hal ini dikarenakan agar dalam mewujudkan komitmen polisi dalam mencegah maraknya bus yang melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas dan penindakannya bisa bekerja sama demi mudah terwujudnya kinerja.⁵⁹ Contohnya seperti dengan Bupati Sidoarjo sebagai kepala pemerintahan melalui Dinas

⁵⁸ Hasil wawancara dengan Iptu Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

⁵⁹ Hasil wawancara dengan AKP M. Fahri Anggia Natua Siregar, SH, S.I.K, MH (Kasatlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

Perhubungan polisi bisa bekerja sama melakukan pemeriksaan atau operasi gabungan bersama Dinas Perhubungan di Terminal Purabaya untuk melakukan pengecekan surat-surat kelengkapan kendaraan bus maupun surat-surta izin mengemudi para pengemudi bus, bertanggung jawab atas penegakan hukum dibidang persyaratan tekhnis dan layak jalan serta izin trayek, selain itu polisi juga bisa bekerja sama dengan menyarankan penambahan rambu-rambu misalnya rambu-rambu mengenai batas kecepatan di daerah-daerah yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas dan juga rambu-rambu larangan menaikn atau menurunkan disembarang tempat bagi bus angkutan umum.

Sedangkan kerja sama dengan pihak Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Kabupaten Sidoarjo adalah dengan adanya pertemuan yang membahas soal permasalahan-permasalahan transportasi khususnya bus dan membicarakan tentang penyelesaian permasalahan yang ada, serta turut serta dalam kegiatan pengawasan terhadap bus angkutan umum demi mendukung kegiatan polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum. Untuk kerja sama dengan manajemen perusahaan otobus, polisi berharap agar pihak manajemen ikut berperan aktif dalam program tersebut dengan melakukan perawatan armadanya secara rutin dan mengirimkan para pengemudinya secara bergantian setiap ada program dari kepolisian yang bertujuan menciptakan keamanan dan kenyamanan berlalu lintas, baik berupa pendidikan, pelatihan atau peningkatan kemampuan dan keterampilan mengemudi.

Upaya preventif sebagai upaya pencegahan dilakukan polisi sebaik mungkin karena polisi ingin mengurangi terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh para pengemudi bus maupun perusahaan otobus bahkan menghilangkan hal tersebut sampai kepada *zero accident* yaitu tidak ada kasus yang terjadi. Dalam upaya tersebut polisi ingin berada di depan rambu-rambu, maksud dari istilah tersebut adalah polisi ingin bergerak atau bekerja sebelum tindak pidana lalu lintas itu terjadi tanpa harus menunggu tindak pidana lalu lintas tersebut telah terjadi.⁶⁰ Namun dari upaya tersebut polisi juga menyertakan ancaman pidana kepada pelaku, agar upaya dalam pencegahan juga berungsi baik jika ada ancaman pidana bagi pelaku, tanpa ancaman pidana bagi pelaku mustahil upaya pencegahan yang dilakukan bisa berjalan dengan maksimal.

b). Upaya Represif

Upaya represif adalah upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menanggulangi terjadinya tindak pidana, dalam hal ini adalah tindak pidana dalam lalu lintas. Upaya represif dilakukan setelah tindak pidana itu terjadi, upaya tersebut merupakan upaya yang ditempuh polisi apabila dalam upaya pencegahan terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus dirasa masih kurang cukup atau untuk menyempurnakan kinerja pihak kepolisian dalam menangani masalah tersebut.

Upaya yang dilakukan antara lain yaitu sesuai dengan menerapkan hukum yang berlaku yaitu dengan KUHP atau juga Undang-Undang

⁶⁰ Hasil wawancara dengan Iptu Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Penerapan aturan hukum dengan KUHP atau UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan agar tidak salah dalam menerapkan pada tindak pidana yang dilakukan. Dalam kasus kecelakaan, kepolisian akan menerapkan pasal 359 KUHP apabila korban dari kecelakaan tersebut meninggal dunia, sedangkan apabila korbannya mengalami luka ringan maupun luka berat diterapkan pasal 360 ayat 1 KUHP dan apabila korban luka hingga cacat dalam waktu tertentu maka diterapkan pasal 360 ayat 2 KUHP.⁶¹

Jika dari Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan jalan, polisi menerapkan pasal 300 untuk pengemudi apabila tidak menggunakan jalur yang telah ditetapkan, pasal 302 digunakan untuk menjerat pengemudi bus angkutan umum yang menurunkan penumpang dan memberhentikan kendaraannya disembarangan tempat atau di tempat yang bisa mengganggu kepentingan pengguna jalan lain, juga melewati jalur selain yang ditentukan oleh izin trayeknya, sedangkan pasal 314 merupakan dasar hukum untuk polisi menindak pengemudi bus yang terlibat kecelakaan menonjol dengan menimbulkan korban jiwa lebih dari 5 orang yaitu berupa pencabutan surat izin mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.⁶² Dalam hal ini polisi juga memperberat sanksi pencabutan Surat Izin Mengemudi bagi pelaku dengan mengirimkan saran kepada pihak pengadilan atau hakim yang

⁶¹ Hasil wawancara dengan AKP M. Fahri Anggia Natua Siregar, SH, S.I.K, MH (Kasatlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

⁶² Hasil wawancara dengan Iptu Ismadi (Anggota Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

menangani agar dalam pemberian sanksi kepada pelaku diperberat dari yang sebelumnya, yaitu yang semula pencabutan izin mengemudinya hanya satu tahun diperberat menjadi tiga tahun. Selain menindak tegas pengemudi bus, pihak Satlantas Polres Sidoarjo juga membuat rekomendasi kepada Dinas Perhubungan dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Jawa Timur agar mencabut izin trayek bus yang dalam kurun waktu sebulan terlibat kecelakaan tiga kali berturut-turut.⁶³

Maksud dari tindakan kepolisian ini adalah supaya bisa menekan angka kecelakaan yang diakibatkan tidak patuhnya pengemudi dan perusahaan otobus kepada aturan yang berlaku serta memberikan efek jera kepada mereka para pelaku tindak pidana lalu lintas, karena pekerjaan mereka menyangkut nyawa orang banyak yaitu para penumpangnya.⁶⁴

⁶³ Hasil wawancara dengan AKP M. Fahri Anggia Natua Siregar, SH, S.I.K, MH (Kasatlantas Polres Sidoarjo), tanggal 21 Januari 2013.

⁶⁴ *Ibid*

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Realita polisi dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh Perusahaan Dan Pengemudi bus angkutan umum mengacu pada Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, dalam kinerjanya polisi sebagai wakil dari pemerintahan berkewajiban untuk mengkaji permasalahan lalu lintas yang ada, setelah mengkaji beberapa permasalahan yang ada polisi membuat suatu program atas permasalahan yang ada. Tingginya angka kecelakaan akibat dari tidak patuhnya masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang ada, mewajibkan polisi untuk segera menjalankan program yang sudah dibuatnya, contoh dari program yang dilakukan polisi diantaranya memasukkan pendidikan lalu lintas, rekayasa atau manajemen lalu lintas, mengadakan patrol gabungan, dan survey gabungan. Namun setelah program tersebut dijalankan, polisi menilai hasil yang didapatkan atas kinerja semua programnya masih belum memuaskan, hal tersebut dikarenakan polisi dalam menjalankan program kerjanya menemui kendala.
2. Kendala polisi Satuan Lalu Lintas Polres Sidoarjo dalam mencegah terjadinya tindak pidana oleh Perusahaan Dan Pengemudi bus angkutan umum yang terjadi wilayah hukumnya adalah adanya kendala internal dan kendala eksternal. Terdapat tiga kendala internal yang dialami polisi Satuan Lalu Lintas Sidoarjo, diantaranya kurangnya sosialisasi kepada

masyarakat, terbatasnya anggaran serta kurangnya sarana dan prasarana. Selain kendala internal, juga terdapat tiga kendala eksternal diantaranya kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain yang berkaitan dengan lalu lintas, rendahnya tingkat kesadaran hukum pengemudi bus, dan juga tidak patuhnya perusahaan otobus terhadap peraturan yang berlaku. Dari beberapa kendala tersebut polisi terus berusaha sebagai kewajibannya untuk menciptakan situasi dan kondisi yang aman bagi semua pihak.

3. Upaya polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh Perusahaan Dan Pengemudi bus angkutan umum yang dilakukan polisi adalah untuk mengatasi kendala-kendala yang dialami sebelumnya, terdapat upaya preventif maupun upaya represif yang dilakukan pihak kepolisian. Terdapat enam upaya preventif yang dilakukan polisi diantaranya melakukan pembinaan dan pendidikan pada masyarakat, Melakukan sosialisasi di garasi atau kantro perusahaan otobus, membuat dan menjalankan program-program yang berfungsi mengajak masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas termasuk bagi awak bus angkutan umum, mengumpulkan dan melakukan pelatihan bagi pengemudi bus, dan yang terakhir adalah penandatanganan fakta integritas dan *MOU* keselamatan awak bus dan penumpang bus angkutan umum dengan melibatkan instansi yang terkait. Selain upaya preventif juga terdapat upaya represif yaitu menjerat pelaku tindak pidana lalu lintas dengan pasal di dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya, pasal 359 dan 360 KUHP, serta pasal 300, 302, 314 UU No 22 Tahun 2009.

B. Saran

1. Bagi Kepolisian Resor Kabupaten Sidoarjo, agar anggota Satuan Lalu Lintas Polres Sidoarjo segera melakukan tindakan-tindakan untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan kesempatan seseorang untuk melakukan tindakan pidana lalu lintas. Dalam kegiatan pengawasan pihak Satuan Lalu Lintas diharapkan segera memenuhi kurangnya sarana dan prasarana agar kinerja polisi dalam programnya bisa mendapatkan hasil yang memuaskan. Selain itu juga diharapkan tetap melakukan pembaharuan program-program guna mendukung kinerjanya.
2. Bagi Pemerintah, diharapkan juga dapat membantu upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian melalui instansi-instansi yang berkaitan. Khususnya instansi Dinas Perhubungan yang kaitannya dengan lalu lintas maupun bus angkutan umum sangat erat.
3. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat menaati aturan-aturan lalu lintas yang berlaku demi terciptanya lalu lintas yang aman dan nyaman, dikarenakan tanpa peran serta masyarakat untuk mau menaati hukum yang berlaku semuanya akan menjadi sia-sia.